

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

**ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

**« Η Ανταγωνιστικότητα των Ελληνικών Λιμένων και
οι Πολιτικές για την Ανάπτυξή τους »**

Διπλωματική Εργασία

Εκπόνηση: Σπύρος Νιαβής

Επιβλέπων: Άγγελος Κότιος

**Βόλος
Ιούνιος 2007**

Περίληψη:

Σκοπός της παρούσης εργασίας είναι η αποτύπωση της δυναμικής της ελληνικής λιμενικής βιομηχανίας, η διερεύνηση της ανταγωνιστικής διεθνούς θέσης των ελληνικών λιμένων καθώς επίσης και η εξέταση των πολιτικών για την περαιτέρω ανάπτυξή τους.

Η λιμενική λειτουργία στη σημερινή εποχή έχει μετατραπεί σε μια πολυσύνθετη διαδικασία. Τα λιμάνια αποτελούν πλέον δυναμικούς κόμβους της παγκόσμιας μεταφορικής αλυσίδας, με τεράστιες δυνατότητες ανάπτυξης. Κυριότερη αιτία αυτών μπορεί να χαρακτηριστεί η παγκοσμιοποίηση της αγοράς με το ταυτόχρονο άνοιγμα των οικονομιών της Ασίας.

Στη συγκεκριμένη λοιπόν εργασία θα προσπαθήσουμε να διερευνήσουμε τον βαθμό κατά τον οποίο όλες αυτές οι αλλαγές επηρέασαν το ελληνικό λιμενικό σύστημα και κατά ποιο βαθμό είναι έτοιμο αυτό να προσαρμοστεί στα νέα αυτά δεδομένα.

Η περιορισμένη έκταση της εργασίας είναι σίγουρο πως δεν μπορεί να καλύψει πλήρως το συγκεκριμένο ζήτημα γιατί όπως προείπαμε η λιμενική λειτουργία πλέον επηρεάζεται από μια πλειάδα παραγόντων αλλά ελπίζουμε να αποτελέσει ένα χρήσιμο βοήθημα για κάθε ερευνητή που στο μέλλον θα θελήσει να προχωρήσει σε μια πιο βαθιά σχετική έρευνα.

Λέξεις Κλειδιά: Λιμάνια, Ελλάδα, Μεταφορές, Λιμενική Βιομηχανία, Ναυτιλία, Πολιτικές

Summary:

Aim of present work is the imprinting of dynamics of Greek port industry, the investigation of competitive international place of Greek ports as well as the examination of policies for their further growth.

The harbour operation in the 21st century has been changed in a multifunctional process. The harbours constitute henceforth dynamic nodes of world transport chain, with enormous possibilities of growth. Main cause of these can be characterized the globalisation of market, with the simultaneous opening of Asian economies.

Therefore in the particular work we will try to investigate the degree at which all these changes influenced the Greek port system and at what degree this system is ready to be adapted in this new reality.

The limited extent of work is sure that can't cover completely the particular question because as we mentioned before the harbour operation henceforth is influenced by a pleiad of factors, but still we hope it constitutes a useful aid for any future researcher who will begin a deeper relative research.

Key Words: Ports, Greece, Transports, Ports Industry, Shipping, Policies

Περιεχόμενα

1. Εισαγωγή.....	4
2. Λειτουργίες Λιμένων και Διοίκησή τους	8
3. Ζήτηση Λιμενικών Υπηρεσιών & Παράγοντες Ανταγωνιστικότητας	13
4. Διεθνές και Ευρωπαϊκό Περιβάλλον Λιμένων	16
5. Ευρωπαϊκά Δίκτυα - Θαλάσσιες Λεωφόροι	23
6. Χωροθέτηση και Συνοπτική Περιγραφή Ελληνικών Λιμένων	28
7. Εθνική Λιμενική Πολιτική για την Ανάπτυξη και Ανταγωνιστικότητα των Λιμένων	45
8. Θεσμικό Πλαίσιο	53
9. Εμπορευματική και Τουριστική Κίνηση	57
10. Παραγωγικότητα Λιμένων και Συμπράξεις Δημόσιου – Ιδιωτικού Τομέα.....	62
11. Η Συμμετοχή των Ιδιωτών Επενδυτών: Μια Νέα Ευκαιρία και Πρόκληση για τα Ελληνικά Λιμάνια	66
12. Ναυπηγοεπισκευαστικός Τομέας	71
13. Η Κινέζικη Πρόκληση.....	78
14. Συμπεράσματα	82
15. Παράρτημα	85
16. Βιβλιογραφία	95

1. Εισαγωγή

Η ιστορία της χώρας μας από την αρχαιότητα ακόμα είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τον παράγοντα θάλασσα. Η γεωφυσική θέση της Ελλάδας και η μορφολογία της, με τις μεγάλες ακτογραμμές και τα χιλιάδες νησιά, συντέλεσαν κατά κύριο λόγο, ώστε το θαλάσσιο στοιχείο να έχει ένα μεγάλο και συνεχές αντίκτυπο στις οικονομικές, κοινωνικές και στρατιωτικές δραστηριότητες του τόπου μας. Η Ελλάδα θεωρείται και όχι άδικα ως ένα ναυτικό κράτος και τα σχετιζόμενα με τη θάλασσα επαγγέλματα αποτελούν την κύρια παραγωγική δραστηριότητα των Ελλήνων.



Εικόνα 1: Φορτηγό πλοίο σε ελληνικά ύδατα (Πηγή: geocities.com)

Ο σημαντικός ρόλος που διαδραματίζουν οι θαλάσσιες μεταφορές και η λιμενική βιομηχανία στην συνολική οικονομική ανάπτυξη της χώρας μας διαφαίνεται καταρχήν από το γεγονός, πως η Ελλάδα είναι η μοναδική χώρα στο κόσμο που διαθέτει ξεχωριστό υπουργείο το οποίο ασχολείται αποκλειστικά με θέματα που αφορούν τις θαλάσσιες μεταφορές και το λιμενικό σύστημα (Καραχάλης και Κυριαζόπουλος, 2006). Επιπλέον, εξετάζοντας κανείς τα στοιχεία της παγκόσμιας ναυτιλίας θα διαπιστώσει πως η Ελλάδα λογίζεται ως ένα από τα δυναμικότερα και πιο δραστήρια ναυτικά κράτη του κόσμου. Ενδεικτικά αναφέρουμε, πως κατά το έτος 2005 ο ελληνικών συμφερόντων στόλος διακινούσε περίπου το 25% του παγκόσμιου εμπορίου δια θαλάσσης (Μαραγκάκης, 2006), ενώ σύμφωνα με πρόσφατα στατιστικά στοιχεία (Lloyd's, 2005), η Ελλάδα καταλαμβάνει την πέμπτη θέση στον κόσμο, με βάση τη χωρητικότητα του στόλου (άνω των 100 gt), που ανέρχεται σε 1491 πλοία υπό

ελληνική σημαία, χωρητικότητας 30.744.745 gt. (YEN, 2006). Σε όρους πλήθους πλοίων ο Ελληνικός στόλος αποτελούσε το 8,66% του παγκόσμιου στόλου, ενώ σε όρους χωρητικότητας το 16,46% για το έτος 2005. Αν συνυπολογίσουμε και τα πλοία ελληνικών συμφερόντων τα οποία όμως φέρουν σημαίες διαφορετικών χωρών, τότε ο ελληνικών συμφερόντων στόλος απαριθμεί συνολικά 3.103 πλοία, των οποίων η μεταφορική ικανότητα αγγίζει τα 159,5 εκ. Dwt. (Μαραγκάκης, 2006) . Σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) ο υπό ελληνική σημαία στόλος καταλαμβάνει την πρώτη θέση με ποσοστό 28 %, ενώ ο υπό ελληνική πλοιοκτησία στόλος απαρτίζει το 51,5 % του αντίστοιχου κοινοτικού. Ενδεικτικό επίσης της διεθνούς σημαντικότητας που τυγχάνει ο ελληνικός στόλος είναι, πως το 95% της χωρητικότητας του στόλου της ποντοπόρου φορτηγούς ναυτιλίας μας διατίθεται για τις μεταφορικές ανάγκες άλλων χωρών (cross-trade). Οι παραπάνω επιδόσεις του ελληνικού στόλου έχουν ευεργετικές επιπτώσεις για την οικονομία της χώρας μας αν αναλογιστεί κανείς ότι, οι εισροές ναυτιλιακού συναλλάγματος ανήλθαν κατά το έτος 2005 τα 13,8 δισεκατομμύρια € και οι απασχολούμενοι ναυτικοί σε πλοία υπό ελληνική σημαία περί τους 25000 (YEN, 2006).



Εικόνα 2:Το ποντοπόρο πλοίο ‘Ferro Fos’ (Πηγή: Naytilia.gr)

Αφορμή για την παρούσα έρευνα υπήρξε η κοινή διαπίστωση του γεγονότος ότι η κομβική θέση της χώρας μας στη Μεσόγειο αλλά και η εγγύτητά της με τη Μαύρη Θάλασσα, αποτελούν στρατηγικής σημασίας πλεονεκτήματα σε σχέση με τον τομέα των μεταφορών και δη των θαλάσσιων μεταφορών, με δεδομένο μάλιστα ότι το μεγαλύτερο τμήμα της ελληνικής μεθορίου βρίσκεται σε θαλάσσιες περιοχές.

Είναι λοιπόν φανερό πως στη σημερινή εποχή της παγκοσμιοποίησης και του συνεχούς ανταγωνισμού η θάλασσα δύναται να προσδώσει στη χώρα μας, εκείνο το στρατηγικό πλεονέκτημα, το οποίο θα της επιτρέψει να διαδραματίζει ένα σημαντικό ρόλο στο παγκόσμιο οικονομικό γίγνεσθαι. Η απελευθέρωση των ανατολικών αγορών, η ευρωπαϊκή ενοποίηση, η διαφορετική προσέγγιση των ευαίσθητων περιβαλλοντικών ζητημάτων, ο κορεσμός των χερσαίων μεταφορών, καθώς και η ανάγκη για μεταφορά ολοένα και μεγαλύτερου όγκου φορτίων παγκοσμίως θέτουν τα νέα δεδομένα ως προς το μέλλον των θαλάσσιων μεταφορών.

Σ' αυτά τα νέα δεδομένα η Ελλάδα καλείται άμεσα να προσδιορίσει τον ρόλο της και να προσαρμόσει τον σχεδιασμό της στον τομέα των μεταφορών. Η γεωγραφική Θέση της χώρας μας την καθιστά ως ένα σταυροδρόμι της Ανατολής με τη Δύση. Κάτω από αυτό το πρίσμα τα ελληνικά λιμάνια αποκτούν ένα στρατηγικό χαρακτήρα για την ευρύτερη περιοχή, τόσο της Μεσογείου όσο και της Ευρώπης γενικότερα, αφού αποτελούν εν δυνάμει πύλες υποδοχής και διαχείρισης των φορτίων που διακινούνται από τις Ανατολικές χώρες προς τη Δύση. Η έρευνα γίνεται σε τέτοιο βαθμό ώστε να γίνει κατανοητή η σχετική θέση των ελληνικών λιμένων στο διεθνές λιμενικό status-quo, λαμβάνοντας υπόψη τις γενικότερες διεθνείς διαμετακομιστικές τάσεις, με ιδιαίτερη έμφαση στην ανταγωνιστικότητα και ελκτικότητα των λιμένων της χώρας και στις πολιτικές που θα πρέπει να ακολουθηθούν, μέσα στο συνολικό πλαίσιο ενεργειών και εργασιών που εμπλέκονται με αυτά.

Πιο συγκεκριμένα η εργασία θα μπορούσε να διαχωριστεί σε τρεις ενότητες. Στην πρώτη ενότητα περιλαμβάνονται τα κεφάλαια 2 και 3 όπου γίνεται μια προσπάθεια να αποτυπωθούν τα γενικά πλαίσια της λιμενικής λειτουργίας, εξειδικεύοντας κυρίως, στις λειτουργίες οι οποίες διατελλούνται σε κάθε λιμένα, στα έργα και τις υποδομές τις οποίες πρέπει αυτός να διαθέτει ώστε να εξασφαλίζεται η απρόσκοπτη λειτουργία του, στα στυλ διοικήσεως τα οποία συναντάμε σήμερα στην παγκόσμια λιμενική βιομηχανία καθώς επίσης και στους παράγοντες εκείνους που δύνανται να επηρεάσουν τόσο τη ζήτηση για λιμενικές υπηρεσίες όσο και την ανταγωνιστική θέση ενός λιμένα. Στη δεύτερη ενότητα, η οποία περιλαμβάνει τα κεφάλαια 4 και 5, αποτυπώνονται οι παράγοντες και οι εξελίξεις εκείνες οι οποίες διαμορφώνουν σήμερα το διεθνές περιβάλλον, μέσα στο οποίο καλούνται να λειτουργήσουν τα λιμάνια όλης της υφελίου. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στον ευρωπαϊκό χώρο αφού αυτός αποτελεί το άμεσο εξωτερικό περιβάλλον των λιμανιών της χώρας μας, εστιάζοντας ιδιαίτερα στις πολιτικές της ΕΕ για τις θαλάσσιες κυρίως μεταφορές, στις τελευταίες εξελίξεις της

ευρωπαϊκής λιμενικής βιομηχανίας, στα ευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών και στην προοπτική της ανάπτυξης των ευρωπαϊκών θαλάσσιων δρόμων. Τέλος στην 3^η ενότητα της εργασίας γίνεται μια αποτύπωση της ανταγωνιστικής θέσης των ελληνικών λιμένων και των δυνατοτήτων ανάπτυξης τους μέσα στα πλαίσια των διεθνών στάνταρτ και εξελίξεων που περιγράφονται στις ενότητες 1 και 2. Πιο συγκεκριμένα στο κεφάλαιο 6 περιγράφεται η χωροθέτηση των λιμένων μας στην ελληνική επικράτεια ενώ δίνεται και μια σύντομη περιγραφή των δυνατοτήτων και υποδομών των 12 κυριότερων λιμένων της Ελλάδας. Στο κεφάλαιο 7 παρατίθενται και σχολιάζονται τα κυριότερα σημεία της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής ενώ καταγράφονται οι κινήσεις της πολιτείας για την αύξηση της ανταγωνιστικότητας των λιμένων. Στο επόμενο κεφάλαιο γίνεται μια σύντομη περιγραφή του θεσμικού πλαισίου και των κυριότερων νόμων που διέπουν την ελληνική λιμενική βιομηχανία ενώ στο κεφάλαιο 9 παρατίθενται και αναλύονται οι δείκτες με την επιβατική και εμπορική κίνηση των λιμένων μας κατά την τελευταία πενταετία. Στα κεφάλαια 10 και 11 δίνεται έμφαση στην θετική σχέση μεταξύ της βελτίωσης της παραγωγικότητας των λιμένων και της ανάληψης ιδιωτικών πρωτοβουλιών, ενώ στη συνέχεια, εξετάζεται η προοπτική συμμετοχής του ιδιωτικού τομέα στην ελληνική λιμενική βιομηχανία. Στο κεφάλαιο 12 γίνεται μια προσπάθεια διερεύνησης των προοπτικών ανάπτυξης της Ναυπηγοεπισκευαστικής Βιομηχανίας στη χώρα μας υπό το πρίσμα των σύγχρονων διεθνών τάσεων αλλά και της διαμορφωθείσας μέχρι σήμερα κατάστασης. Τέλος στο κεφάλαιο 13 εξετάζεται ένα από τα πιο μεγάλα θέματα της επικαιρότητας το οποίο έχει να κάνει με τις προοπτικές που διανοίγονται για τα λιμάνια της Ελλάδας, με το άνοιγμα της αγοράς της Κίνας.

Κλείνοντας τη σύντομη αυτή εισαγωγή, θα ήταν αναγκαίο να τονίσουμε, πως η παρούσα εργασία δεν είναι δυνατόν να εμβαθύνει σε όλους τους παράγοντες και σε όλα τα προσδιοριστικά χαρακτηριστικά ορισμού του πλαισίου ανάπτυξης των ελληνικών λιμένων. Αντίθετα, συνδυάζοντας τη σύγχρονη λιμενική βιβλιογραφία και τις εξελίξεις της διεθνούς και ελληνικής επικαιρότητας, η παρούσα εργασία φιλοδοξεί να αποτελέσει σφαιρική αποτύπωση των δυνατοτήτων της ελληνικής λιμενικής βιομηχανίας, προσπαθώντας τελικά να απαντήσει στο «Quo Vadis?» - ερώτημα επιτακτικό για το μέλλον των ελληνικών λιμένων.

2. Λειτουργίες Λιμένων και Διοίκησή τους

Οι λειτουργίες των λιμανιών ως κόμβοι μεταφοράς επιβατών και φορτίων διακρίνονται από μια ποικιλία και από μια πολυπλοκότητα. Ειδικότερα στη σημερινή εποχή των πολυτροπικών μεταφορών και της αυξημένης σημασίας του παράγοντα χρόνου στον τομέα του παγκόσμιου εμπορίου, τα σύγχρονα λιμάνια τείνουν να μετατραπούν σε «ναυτιλιακά κέντρα μιας στάσης» επιτρέποντας τη διεξαγωγή πλήθους δραστηριοτήτων όπως, η διανομή, η αποθήκευση και γενικότερα η διαχείριση του φορτίου, η τροφοδοσία των πλοίων κ.α. (Χλωμούδης, 2001: 36). Οι σύγχρονες εξελίξεις και οι μορφές των σύγχρονων λιμενικών δραστηριοτήτων καθιστούν επίκαιρο τον ορισμό των λιμένων «ως εμπορικές περιοχές τοποθετημένες δίπλα σε νερό το οποίο είναι αρκετά βαθύ για την κίνηση πλωτών σκαφών. Σε αυτές τις περιοχές δραστηριοποιούνται λιμενικές επιχειρήσεις οι οποίες αξιοποιούν λιμενική υποδομή και ανωδομή, καθώς επίσης και συμβατικές οδικές και σιδηροδρομικές υποδομές. Η λιμενική αγορά ρυθμίζεται ή διοικείται από κάποια Αρχή». Για την κατανόηση του λιμανιού ως *οικονομικού οργανισμού* είναι απαραίτητο να αναφερόμαστε, από τη μια πλευρά, στο *μικροοικονομικό* ρόλο του στην αλυσίδα των μεταφορών και από την άλλη πλευρά, στη *μακροοικονομική* λειτουργία του για την εθνική οικονομία και την ευρύτερη περιοχή την οποία εξυπηρετεί (Χλωμούδης, 2001: 49-53).

Για την εύρυθμη και αποδοτική λειτουργία των λιμένων, αυτά θα πρέπει να πληρούν μια σειρά από στοιχειώδεις προϋποθέσεις, οι οποίες ποικίλουν από λιμένα σε λιμένα, ανάλογα με το είδος και τον όγκο των λειτουργιών που προσφέρει ο καθένας. Αναμφίβολα υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός παραγόντων που δύνανται να επηρεάσουν τη βελτίωση των λιμενικών λειτουργιών, αλλά κυριότερα χαρακτηριστικά προσδιορισμού της ποιότητας των υπηρεσιών που προσφέρει ένα λιμάνι, αποτελούν η ταχύτητα, η ασφάλεια, η ευελιξία και το χαμηλό κόστος (Παρδάλη, 2001: 44). Η παραπάνω παραδοχή προϋποθέτει την ύπαρξη μιας σειράς βασικών έργων, υποδομών και μηχανικού εξοπλισμού, ως ελάχιστα στάνταρτ ικανοποιητικής λειτουργίας κάθε λιμένα και τα οποία αφορούν:

- Την εξυπηρέτηση του πλοίου: Στην κατηγορία αυτή κατατάσσονται έργα όπως οι εκβαθύνσεις, οι διαμορφώσεις του βυθού, η κατασκευή λιμενοβραχιόνων, η συντήρηση των προβλητών κ.α., τα οποία ως βασικό στόχο έχουν την ασφαλή

και λειτουργική προσόρμιση των πλοίων, προσφέροντας υπηρεσίες όπως η πλοήγηση, η ρυμούλκηση κ.α.

- Την εξυπηρέτηση του φορτίου: Στην κατηγορία αυτή κατατάσσονται έργα και παρεμβάσεις όπως η κατασκευή αποθηκών, η ύπαρξη terminal, η κατασκευή ειδικών εγκαταστάσεων με σωληνώσεις και αγωγούς στον προβλήτα αλλά και μέσα στη θάλασσα για την μεταφορά υγρών φορτίων, η προμήθεια γερανοφόρων οχημάτων και εκφορτωτών, η ύπαρξη εγκαταστάσεων για την φιλοξενία των πλοίων κ.α., που γενικό στόχο έχουν την μεταφορά και αποθήκευση φορτίων είτε αυτά είναι εμπορεύματα, είτε συμβατικά ή τέλος υγρά φορτία.
- Την εξυπηρέτηση επιβατών: Αφορά έργα τα οποία αποσκοπούν στην διευκόλυνση και εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού. Τέτοια έργα είναι η ύπαρξη σταθμού επιβατών με αίθουσες αναμονής, εστιατορίων, καφετεριών και τουαλετών, η λειτουργία ανταλλακτηρίων συναλλάγματος και καταστημάτων αφορολογήτων ειδών καθώς επίσης και η ύπαρξη επαρκών χώρων στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων και ιδιωτικών αυτοκινήτων
- Τα μεταφορικά δίκτυα. Αφορά έργα και υποδομές που αποσκοπούν στην ομαλή και ασφαλή προσπέλαση του λιμένα. Τέτοια έργα είναι η ύπαρξη ενός ασφαλούς οδικού δικτύου για την κίνηση των τροχοφόρων, η συντήρηση των γραμμών όταν το λιμάνι προσεγγίζεται και από τρένα, η ύπαρξη σήμανσης κ.α.
- Το ανθρώπινο δυναμικό. Αφορά έργα και υποδομές τα οποία σχετίζονται με τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και της απόδοσης των εργαζομένων στο λιμένα. Σχετικά με αυτά, το λιμάνι θα πρέπει να παρέχει κατάλληλες κτιριακές εγκαταστάσεις, σύγχρονη και όταν χρειάζεται εξειδικευμένη τεχνολογική υποδομή, προσφορά συνεχούς επαγγελματικής κατάρτισης, υπεύθυνα μέτρα ασφαλείας κ.α.
- Τους ελεγκτικούς μηχανισμούς. Η κατηγορία αυτή συναντάται κυρίως στα λιμάνια τα οποία αποτελούν πύλες εισόδου και εξόδου της χώρας χωροθέτησης τους. Για την ασφαλή μεταφορά τόσο των επιβατών όσο και των εμπορευμάτων το λιμάνι θα πρέπει να διαθέτει την υποδομή ώστε να λειτουργούν σε αυτό κρατικές υγειονομικές, αστυνομικές και τελωνειακές υπηρεσίες.
- Τις υποστηρικτικές ναυτιλιακές υπηρεσίες. Γύρω από κάθε λιμάνι αναπτύσσεται ένας πολύ ικανός αριθμός ναυτιλιακών υπηρεσιών με ποικίλες

κατευθύνσεις που σε αρκετές περιπτώσεις μπορεί να χαρακτηριστεί ως ένας οικονομικός μικρόκοσμος. Οι οικονομίες κλίμακας συντελούν στην δημιουργία επιχειρήσεων οι οποίες προσφέρουν υπηρεσίες, είτε προς φυσικά πρόσωπα (πλοιοκτήτες, ναυτικούς, επιβάτες, μεταφορείς), είτε προς τα πλοία (πλοήγηση ρυμούλκηση κ.α), είτε τέλος υπηρεσίες οργάνωσης της μεταφορικής διαδικασίας (Logistics) (Μυλωνόπουλος, 2004: 269-272 & Παρδάλη, 1997:86-7).



Εικόνα 3:Αποβίβαση επιβατών κρουαζιερόπλοιου στο λιμάνι της Γιοκοχάμα (Πηγή: ESPO)

Οι παραπάνω λειτουργίες από λιμένα σε λιμένα διαφέρουν όπως προαναφέραμε στη μορφή και την έντασή τους αλλά μια ακόμη ουσιώδης διαφορά εντοπίζεται και στο ποιος αναλαμβάνει σε κάθε λιμάνι να φέρει αυτές τις λειτουργίες σε πέρας. Αναφορικά με το τελευταίο διακρίνουμε δύο μοντέλα λειτουργίας. Το πρώτο χαρακτηρίζεται ως αποκεντρωτικό και το συναντάμε σε λιμάνια όπου τις λειτουργίες τους - με εξαίρεση αυτές που αφορούν τους ελέγχους όπου κατά κανόνα διενεργούνται από κρατικούς φορείς - αναλαμβάνουν αυτόνομες επιχειρηματικές μονάδες (Landlord ports). Το δεύτερο χαρακτηρίζεται ως συγκεντρωτικό και αφορά λιμάνια των οποίων οι λειτουργίες τίθενται υπό ενιαία διοίκηση και οργάνωση, την οποία αναλαμβάνει ο φορέας λειτουργίας του λιμένα (Comprehensive ports). Με αυτό το σύστημα διοίκησης λειτουργούν μέχρι σήμερα όλα τα λιμάνια της χώρας μας. Τέλος σε πολλά λιμάνια της σημερινής εποχής συναντώνται σχήματα διοίκησης όπου συνυπάρχουν οι δύο παραπάνω μορφές λειτουργίας, καθιστώντας τα λιμάνια αυτά ως λιμένες μικτής εκμετάλλευσης (Παρδάλη, 1997:53-54 & Ψαραύτης, 2006:1).



Εικόνα 4: Το λιμάνι της Γένοβας το οποίο κατατάσσεται στα «Landlord Ports» (Πηγή: interreg-medocc.org.)

Σημαντική επίσης είναι η διάκριση των λιμένων με βάση το ιδιοκτησιακό τους καθεστώς. Στο σημερινό παγκόσμιο λιμενικό σύστημα συναντάμε τους εξής τύπος λιμένων.

- Δημόσιοι λιμενικοί οργανισμοί. Η λειτουργία αυτών των οργανισμών ελέγχεται άμεσα ή έμμεσα από το κράτος. Στην κατηγορία αυτή συναντάμε λιμάνια των οποίων η λειτουργία ελέγχεται απευθείας από την κεντρική διοίκηση, λιμάνια τα οποία λειτουργούν ως αυτόνομες λιμενικές αρχές, με το κράτος να αποτελεί το βασικό μέτοχο και τέλος λιμενικούς οργανισμούς των οποίων την διαχειριστική ευθύνη φέρει η αντίστοιχη τοπική αυτοδιοίκηση.
- Ιδιωτικοί λιμενικοί οργανισμοί. Πρόκειται για νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου τα οποία λειτουργούν καθαρά με βάση τις αρχές του ιδιωτικού επιχειρηματικού τομέα. Αφορά λιμάνια που είτε εξυπηρετούν μια συγκεκριμένη βιομηχανική μονάδα (π.χ. ΑΓΕΤ), είτε έχουν ένα γενικό εμποροεπιβατικό χαρακτήρα και των οποίων τη διαχείριση έχει αναλάβει ένας ιδιωτικός φορέας. Στην κατηγορία αυτή ανήκουν όλα τα λιμάνια τα οποία τελούν είτε υπό ιδιωτική ιδιοκτησία, είτε υπό την διαχείριση ιδιωτών.
- Μικτοί οικονομικοί λιμενικοί οργανισμοί. Πρόκειται για λιμάνια των οποίων τη διαχείριση ή τη λειτουργία αναλαμβάνουν συνεργαζόμενοι δημόσιοι και ιδιωτικοί φορείς. Η διοίκηση αυτή συναντάται στα περισσότερα λιμάνια του κόσμου σήμερα και φαίνεται να ανταποκρίνεται αμεσότερα στο συνεχώς

Η Ανταγωνιστικότητα των Ελληνικών Λιμένων και οι Πολιτικές για την Ανάπτυξή τους
Νιαβής Σπύρος

μεταβαλλόμενο οικονομικό παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον (Χλωμούδης, 2001:54-58).

3. Ζήτηση Λιμενικών Υπηρεσιών και Παράγοντες Ανταγωνιστικότητας

Ανεξαρτήτως του τρόπου διοικήσεως ενός λιμένα, το κύριο χαρακτηριστικό της λιμενικής βιομηχανίας στη σημερινή εποχή, αποτελεί η επιδίωξη μεγιστοποίησης των κερδών μέσω των λιμενικών υπηρεσιών. Όπως αναφέραμε και παραπάνω, το λιμενικό προϊόν χαρακτηρίζεται από μια πολυπλοκότητα, με συνέπεια η ζήτηση του να εξαρτάται από μια πλειάδα ποιοτικών και ποσοτικών παραγόντων. Οι κυριότεροι παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση για κάθε λιμάνι είναι:

- Η γενικότερη ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου. Σε περιόδους έντονης ανάπτυξης αυξάνεται ο όγκος των παγκόσμιων θαλάσσιων μεταφορών και, συνεπώς, η ζήτηση λιμενικών υπηρεσιών.
- Η γενική παγκόσμια ζήτηση ενός συγκεκριμένου προϊόντος με μεγάλη συμμετοχή στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές. Παράδειγμα αποτελούν οι διακυμάνσεις του πετρελαίου όπου σε περιόδους κρίσεων μειώνονται οι μεταφερόμενες ποσότητες με συνέπεια τη μείωση ζήτησης λιμενικών υπηρεσιών.
- Η γεωγραφική θέση και η φέρουσα ικανότητα του λιμένα. Μεγάλοι λιμένες μεγάλων χωρών (π.χ. Βαλτιμόρη, Σαγκάη, Αμβούργο, Αγία Πετρούπολη) ή λιμένες που λόγω της θέσης και του μεγέθους τους εξυπηρετούν περισσότερες χώρες (π.χ. Αμβέρσα, Ρότερνταμ, Λάγος, Τεργέστη).
- Η ποιότητα των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών, η οποία επηρεάζεται κυρίως στη σημερινή εποχή από τη χρήση εξελιγμένης τεχνολογίας.
- Η συνολική ανταγωνιστικότητα του λιμένα, η οποία αναφέρεται σε όλες τις πτυχές της δραστηριότητας που αναπτύσσεται σε κάθε λιμάνι.
- Η τιμολογιακή πολιτική που ακολουθείται από κάθε λιμενική αρχή. Όταν αυτή είναι αποτέλεσμα εφαρμογής μιας σοβαρής και σύγχρονης μεθόδου μάρκετινγκ είναι σίγουρο πως προσαρμόζεται ικανοποιητικότερα στο διεθνές οικονομικό περιβάλλον.
- Η πολιτική διάκρισης σημαίας. Σε αρκετά λιμάνια πριμοδοτούνται πλοία που φέρουν μια συγκεκριμένη σημαία σε θέματα τιμολόγησης και προτεραιότητας. Η συγκεκριμένη πρακτική η οποία εφαρμόζεται συνήθως με κρατική παρέμβαση τείνει να εξαλειφθεί στις μέρες μας.

- Το συνολικό κόστος διέλευσης, το οποίο περιλαμβάνει όλα τα έξοδα τα οποία βαραίνουν το πλοίο κατά την διέλευσή του από ένα λιμάνι
- Οι κλιματολογικές συνθήκες. Φυσικά φαινόμενα όπως η ομίχλη, ο σχηματισμός πάγου, οι παλίρροιες, οι δυνατοί άνεμοι κ.α. δύνανται να αποτελούν παράγοντες μείωσης της εμπορικής και επιβατικής κίνησης ενός λιμανιού.
- Η φύση των εμπορευμάτων και ο όγκος της. Η εξειδίκευση ενός λιμένα στη διαχείριση συγκεκριμένων φορτίων αποτελεί ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι των άλλων λιμένων, σε φορτία που χαρακτηρίζονται από ιδιαίτερες συνθήκες φορτοεκφόρτωσης.
- Η διασύνδεση με τα άλλα μέσα μεταφοράς. Όσο ευκολότερη είναι αυτή τόσο ευνοϊκότερη είναι η ανταγωνιστική θέση ενός λιμένα, ιδιαίτερα στη σημερινή εποχή της ακμής των συνδυασμένων μεταφορών.
- Το κόστος ανεφοδιασμού και οι άλλες λιμενικές χρεώσεις στον πλοιοκτήτη. Το ύψος αυτών των χρεώσεων αποτελεί σημαντική παράμετρο στη διαδικασία επιλογής λιμένα από πλευράς των πλοιοκτητών.
- Οι υπόλοιπες διαθέσιμες υπηρεσίες. Η ύπαρξη μεγάλου αριθμού υπηρεσιών που δύναται να διαθέσει ένα λιμάνι, το καθιστούν σίγουρα θελκτικότερο και πιο ανταγωνιστικό σε σχέση με τους άλλους λιμένες.
- Ο χρόνος παραμονής του πλοίου στο λιμάνι. Ο όρος χρόνος στη παγκοσμιοποιημένη αγορά αποτελεί αδιαμφισβήτητο ένα κριτικό παράγοντα. Η ελαχιστοποίηση του χρόνου παραμονής ενός πλοίου στο λιμάνι προσδίδει στον πλοιοκτήτη το πλεονέκτημα της ταχύτητας στις μεταφορές και στο λιμάνι κέρδη, τα οποία αποτελούν αποτέλεσμα της μεγιστοποίησης της εκμετάλλευσης των παραγωγικών συντελεστών και της εξυπηρέτησης στο ίδιο χρονικό διάστημα ολοένα και περισσότερων πλοίων (Χλωμούδης, 2001: 42-48).

Όταν οι χρήστες των λιμένων, τόσο οι πλοιοκτήτες (οι οποίοι συχνά μετατρέπονται σε πολυτροπικούς μεταφορείς), όσο και οι ιδιοκτήτες φορτίων, απαιτούν "νέες" υπηρεσίες, η ανταγωνιστικότητα των λιμένων αποτελεί συνάρτηση της δυνατότητας προσφοράς πολλαπλών υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας. Το λιμενικό προϊόν γίνεται σύνθετο και «μπορεί να θεωρηθεί ως μια αλυσίδα από αλληλένδετες λειτουργίες, όπου ο λιμένας, ως σύνολο, αποτελεί μια σύνδεση με τη συνολική αλυσίδα». Η παραγωγική ικανότητα των λιμένων συνδέεται με τη βελτίωση της συνολικής αλυσίδας μεταφορών και όχι μόνο της θαλάσσιας μεταφοράς. Συνεπώς, η λιμενική ανταγωνιστικότητα και ο

λιμενικός σχεδιασμός συσχετίζονται με τα αντίστοιχα χαρακτηριστικά των υπόλοιπων τμημάτων του δικτύου (Χλωμούδης, 2001: 28).

Η ζήτηση και η προσφορά λιμενικών υπηρεσιών δεν βρίσκονται εύκολα σε ισορροπία. Αν κατά την κατασκευή ενός λιμανιού προβλέπεται τόση δυναμικότητα ευκολιών όσο και η ζήτηση για παροχή αυτών, μια μελλοντική αύξηση της ζήτησης θα καταστήσει το λιμάνι ανεπαρκές αφού θα έχουμε πλεονασματική ζήτηση. Το λιμάνι για να ανταποκριθεί θα πρέπει να επεκτείνει τη δυναμικότητα του. Η επέκταση όμως δεν γίνεται ως το σημείο κάλυψης του νέου επιπέδου της ζήτησης, αλλά φτάνει και σε υψηλότερα επίπεδα για να μπορεί να καλύψει τυχόν διακυμάνσεις αυτής στο μέλλον. Αυτή η αστάθεια βέβαια είναι δυνατόν να υπάρχει και βραχυχρόνια. Όταν σε ένα λιμάνι η κίνηση είναι μεγάλη, μεγαλύτερη από την δυναμικότητα του λιμανιού, οι χρήστες πιέζουν για μεγαλύτερη δυναμικότητα και περισσότερες ευκολίες. Πολλά λιμάνια στις βιομηχανικές χώρες ακολουθούν μια πολιτική που παρέχει ένα περιθώριο ασφαλείας σε όρους δυναμικότητας. Παρ' όλα αυτά, αυτό το περιθώριο ασφαλείας σημαίνει ένα μεγαλύτερο κόστος που οι αναπτυσσόμενες χώρες λόγω σπανιζόντων οικονομικών πόρων δεν μπορούν να τα επωμιστούν (Παρδάλη, 1997: 152).

4. Διεθνές και Ευρωπαϊκό Περιβάλλον Λιμένων

Οι εξελίξεις στο παγκόσμιο οικονομικό περιβάλλον τις τελευταίες δεκαετίες αναμφίβολα κρίνονται ως ραγδαίες και άκρως ενδιαφέρουσες. Ο νέος οικονομικός κόσμος χαρακτηρίζεται από την απελευθέρωση των αγορών, από την χαλάρωση των συνόρων ως οικονομικών εμποδίων, από τη διεθνοποίηση της αγοράς αγαθών και υπηρεσιών, από την καταϊγιστική διάχυση των νέων τεχνολογιών, από την επικράτηση των πολυεθνικών εταιρειών και τη διεθνοποίηση της παραγωγής (Σκάγιαννης, 2003: 601). Οι εξελίξεις αυτές δεν θα μπορούσαν να μην επηρεάσουν τον τομέα των διεθνών μεταφορών και ως φυσικό επακόλουθο είχαν ισχυρό αντίκτυπο στη δομή, διαχείριση και λειτουργία των παγκόσμιων θαλάσσιων δικτύων.

Το κύριο στοιχείο που χαρακτηρίζει στη σημερινή εποχή τις διεθνείς αλλά και τις εθνικές θαλάσσιες μεταφορές είναι ο ανταγωνισμός. Την τελευταία 25ετία με το άνοιγμα της παγκόσμιας αγοράς, χώρες κυρίως της Ασίας, όπως η Κίνα, η Κορέα, η Ινδία, η Ταϊβάν κ.α., αλλά ακόμα και η Ελλάδα ανανέωσαν τους όρους με τους οποίους συμμετείχαν στον τομέα των διεθνών μεταφορών (Παρδάλη, 2001:31-32 και Hoyle & Pinder, 1992: 54-56). Ο ανταγωνισμός των μεταφορών φυσικό ήταν να εμφανιστεί εντονότερος πλέον και μεταξύ των λιμένων, με νέα στοιχεία να προσπαθούν να προσδώσουν το επιθυμητό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για κάθε λιμάνι και με την αιχμή του δόρατος να παραμένει η αύξηση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών. Το περιβάλλον μέσα στο οποίο λειτουργούν σήμερα τα λιμάνια εμφανίζεται σαφώς διαφοροποιημένο από προηγούμενες εποχές και το κλειδί για την επιτυχή λειτουργία του κάθε λιμένα αποτελεί ο δείκτης προσαρμοστικότητας στα νέα αυτά παγκόσμια δεδομένα. Η ευρεία εξάπλωση από τις αρχές της δεκαετίας του '60 των εμπορευματοκιβωτίων στις παγκόσμιες μεταφορές, η ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών και των συστημάτων logistics, σε συνδυασμό με την παγκόσμια τάση των μεγάλων επιχειρήσεων για υιοθέτηση της αρχής «No stock- just in time¹» οδηγούν στην επικράτηση και επιβίωση μόνο των «αποτελεσματικών λιμανιών» (Παρδάλη, 2001:48-58).

¹ «No stock- just in time» Πρακτική των σύγχρονων πολυεθνικών εταιρειών βάσει της οποίας προτιμούν να μη διατηρούν μεγάλα αποθέματα εμπορευμάτων, εστιάζοντας περισσότερο στην άμεση και απρόσκοπτη μεταφορά των παραγγελλθέντων ποσοτήτων.



Εικόνα 5: Αποφόρτωση Εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι του Μπιλμπάο (Πηγή: ESPO)

Ο ανταγωνισμός των λιμένων μεταφέρεται από χωρικής άποψης τόσο στο διεθνές όσο και στο εθνικό επίπεδο, ενώ πολλές φορές συναντάμε αμιγώς ανταγωνιστικούς λιμένες ακόμα και σε ενδοπεριφερειακό επίπεδο (Καβάλα - Θεσ/νίκη κ.α). Οι λιμένες πλέον μέσω των νέων υποδομών, τόσο των υλικών όσο και των άυλων, αλλά και μέσω των νέων υπηρεσιών τείνουν να μετατραπούν από απλούς χώρους διακίνησης ταξιδιωτών και εμπορευμάτων, σε επιχειρήσεις πολυσύνθετης δομής, με υψηλές τεχνοκρατικές διαδικασίες και μεθόδους λειτουργίας, οι οποίες καλούνται επίσης να ανταποκριθούν σε νέες απαιτήσεις και υποχρεώσεις απέναντι στο περιβάλλον και στο ευρύτερο κοινωνικό σύνολο (YEN, 2006: 11). Τα λιμάνια σήμερα αποκτούν το χαρακτηρισμό ενός δυναμικού κόμβου όπου ο συνδυασμός υποδομών και υπηρεσιών προσδίδει σε αυτά εξαιρετική σημασία στον τομέα των εθνικών αλλά και των διεθνών μεταφορών (Χλωμούδης, 2001: 29). Χαρακτηριστικά για τη σημαντικότητα των ευρωπαϊκών λιμένων είναι τα στοιχεία που παραθέτει η ΕΕ. Σύμφωνα λοιπόν με αυτά, το 90% του εξωκοινοτικού εμπορίου καθώς και το 40% του ενδοκοινοτικού διεξάγεται μέσω των ευρωπαϊκών λιμένων. Επίσης μέσω αυτών διακινούνται 3,5 δις. τόνοι φορτίων το χρόνο ενώ τέλος απασχολούν περισσότερους από 350.000 εργαζόμενους (Ψαραύτης, 2005 και Eurostat, 2006: 114).

Στο σημείο αυτό θα ήταν ενδιαφέρον να αναφερθούμε διεξοδικότερα στους παράγοντες εκείνους, οι οποίοι κατά κύριο λόγο διαμορφώνουν το νέο διεθνές και ειδικότερα ευρωπαϊκό περιβάλλον λειτουργίας των λιμανιών στη σημερινή εποχή. Με την αυγή της νέας χιλιετίας είναι εμφανής η τάση, τόσο στο ευρωπαϊκό όσο και γενικότερα στο διεθνές επίπεδο, επαναπροσδιορισμού των μέσων με τα οποία

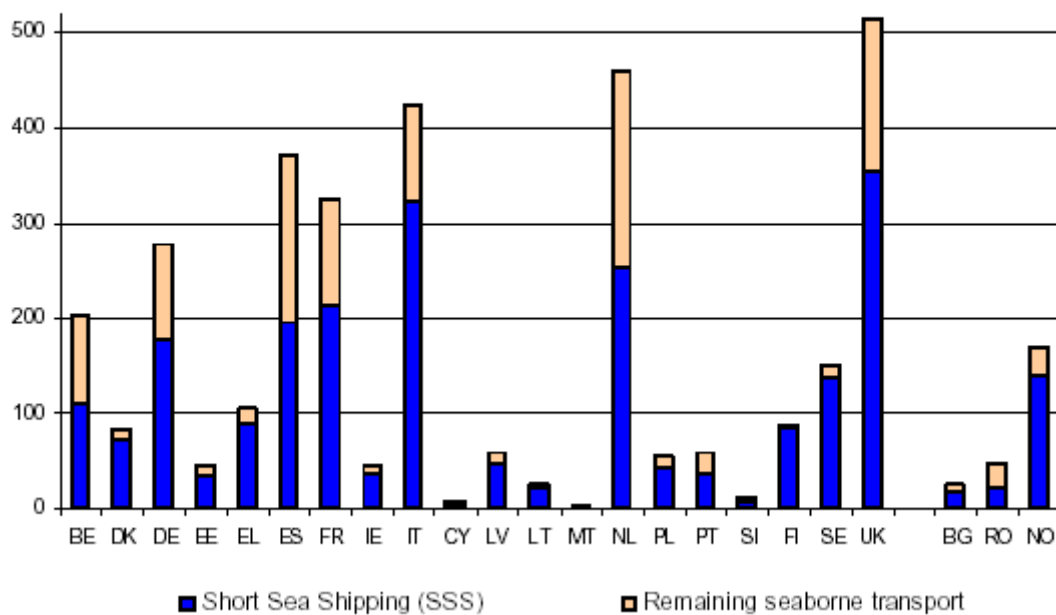
πραγματούνονται οι διεθνείς μεταφορές. Αυτή η νέα κατάσταση βρίσκει τις θαλάσσιες μεταφορές, οι οποίες τα προηγούμενα χρόνια θα λέγαμε ότι είχαν υστερήσει στους διεθνείς σχεδιασμούς, ειδικά μετά την ναυτιλιακή κρίση του '82, να αποκτούν και πάλι σημαντικό πρόκριμα έναντι των αντίστοιχων εναέριων και οδικών μεταφορών. Οι κυριότεροι παράγοντες που οδήγησαν σε αυτό, είναι τα σαφή πλεονεκτήματα των θαλάσσιων μεταφορών στους τομείς της εξοικονόμησης ενέργειας, της ασφαλούς μετακίνησης, της προστασίας του περιβάλλοντος αλλά και της οικονομικότερης μετακίνησης (Γουλιέλμος και Σαμπράκος, 2002: 49-51). Ειδικότερα τώρα για την Ευρώπη οι θαλάσσιες μεταφορές θα λέγαμε ότι αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι της ιστορίας της, αφού αυτή είναι εκ των πραγμάτων μια θαλασσινή Ήπειρος. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι κανένα χερσαίο σημείο στην επικράτεια της ΕΕ (των 15) δεν απείχε περισσότερο από 350 χμ. από τη θάλασσα (Chlomoudis I. και Pallis A., 2002: 25). Όλα τα παραπάνω εξηγούν με τον καλύτερο τρόπο την προσπάθεια της ΕΕ, ειδικά την τελευταία δεκαετία, για την διάνοιξη νέων και της εντατικότερης χρησιμοποίησης των υπαρχόντων θαλάσσιων δρόμων, σε συνδυασμό με την περαιτέρω ενίσχυση αυτού που ονομάζουμε «Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων» (NMA) (Short Sea Shipping²). Χαρακτηριστικά πάνω σε αυτό είναι τα περιεχόμενα της Λευκής Βίβλου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με τίτλο «Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών για το 2010, Η ώρα της Απόφασης» όπου διαφαίνεται καθαρά η μεγάλη σημασία που αποκτούν τα λιμάνια για τις ευρωπαϊκές μεταφορές. Στο συγκεκριμένο λοιπόν κείμενο τονίζεται ξεκάθαρα ότι, η αποσυμφόρηση των οδικών δικτύων με την ταυτόχρονη ενίσχυση των θαλάσσιων μεταφορών χαρακτηρίζεται πλέον ως στρατηγικός στόχος της ΕΕ. Επίσης αποτυπώνεται η ελλιπής ανάπτυξη του ενδοκοινοτικού θαλάσσιου εμπορίου σε σχέση με του αντίστοιχου οδικού, αφού μεταξύ των ετών 1990-2001 ο ρυθμός ανάπτυξης για το πρώτο ήταν 31% τη στιγμή που οι οδικές μεταφορές αυξήθηκαν κατά 38%³. Τέλος καταγράφονται με λεπτομέρειες τα μειονεκτήματα των οδικών μεταφορών με κυριότερα αυτά της συμφόρησης, της ρύπανσης, του θορύβου, και των πολλών και θανατηφόρων ατυχημάτων τα οποία δημιουργούν μεγάλα εξωτερικά κόστη, τα οποία σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της επιτροπής αναμένονται το 2010 να αγγίζουν το 1% του

² Ως θαλάσσιες Μεταφορές Μικρών Αποστάσεων νοούνται οι μεταφορές εκείνες που αφορούν συνδέσεις μεταξύ των Κρατών-Μελών της Ένωσης, αλλά επίσης και μεταξύ Κρατών-Μελών και γειτονικών τρίτων χωρών, της Μεσογείου, της Μαύρης Θάλασσας και της Βαλτικής (YEN, 2006).

³ Στην Ελλάδα το 2001 μέσω θαλάσσης διακινήθηκαν εμπορεύματα 122 εκ. τόνων ενώ οι οδικές μεταφορές εμπορευμάτων άγγιξαν τους 203 εκ. τόνους.

Κοινοτικού ΑΕΠ⁴ (Ψαραύτης, 2004 και Ψαραύτης, 2005). Επιπρόσθετα η ανάπτυξη της ΝΜΑ δεδομένης της μεγαλύτερης ενεργειακής αποδοτικότητας της σε σχέση με τις άλλες μορφές μεταφορών, αναμένεται να αποτελέσει σημαντικό στοιχείο στην προσπάθεια της χάραξης μιας ευρωπαϊκής στρατηγικής που θα ανταποκρίνεται στις υποχρεώσεις που απορρέουν από τη σύμβαση του ΚΥΟΤΟ, για τη μείωση της παγκόσμιας εκπομπής ρύπων (Γουλιέλμος και Σαμπράκος, 2002: 49-50).

Figure 1: Share of Short Sea Shipping (SSS) of goods in total sea transport - million tonnes, 2005



Διάγραμμα1:Μεταφερόμενα προϊόντα μέσω της ΝΜΑ ανά χώρα της ΕΕ για το έτος 2005 (Πηγή: Eurostat,)

Σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση του νέου διεθνούς περιβάλλοντος διαδραματίζουν επίσης οι νέες τεχνολογικές εξελίξεις, καρποί των οποίων θεωρούνται τα νέα, γρήγορα και υπερσύγχρονα, μεγάλου μεγέθους πλοία, οι αποτελεσματικότερες και γρηγορότερες διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης, οι γρηγορότεροι ρυθμοί επισκευής των πλοίων κ.α. Από την άλλη η ραγδαία αύξηση των μοναδοποιημένων μεταφερόμενων εμπορευμάτων για την οποία έγινε λόγος παραπάνω, η αύξηση της σημαντικότητας του όρου ασφάλεια στις μεταφορές, σε συνδυασμό με τη ταυτόχρονη ανάγκη για μείωση του χρόνου και του κόστους μεταφοράς, έφεραν στο προσκήνιο τις λεγόμενες συνδυασμένες μεταφορές για τις οποίες, τα λιμάνια του 21^{ου} αιώνα αποτελούν ένα

⁴ Σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία της Eurostat οι οδικές μεταφορές ευθύνονται για το εξωτερικό κόστος των μεταφορών της ΕΕ κατά 92%, οι αεροπορικές κατά 6% ενώ στα υπόλοιπα μέσα αντιστοιχεί μόλις το 2%(Νιτσόπουλος,2006:15)

σημαντικό κρίκο, ως τόποι συνάντησης διεθνών εμπορευμάτων και μέσων μεταφορών (Χλωμούδης, 2001: 28-41 και Παρδάλη, 1997: 34-38,46-48).

Έμφαση δίνεται σε διεθνές επίπεδο και στην ασφάλεια των λιμένων. Μετά τα γεγονότα της 11^{ης} Σεπτεμβρίου τα στάνταρτ ασφαλείας για τα διεθνή λιμάνια έχουν αυξηθεί κατά πολύ. Χαρακτηριστική είναι η πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για Κανονισμό που θα μετατρέπει απευθείας σε Κοινοτικό Νόμο τον κώδικα ISPS (International Ship and Port Security Code) του IMO (International Maritime Organization), το οποίο και θα έχει σημαντικές επιπτώσεις σε όλα τα τμήματα της αλυσίδας συνδυασμένων μεταφορών, και ιδιαίτερα στα λιμάνια.. Η αύξηση του συνολικού κόστους των μεταφορών είναι πλέον σίγουρο πως θα δυσχεράνει την ανάπτυξη της ΝΜΑ. Έτσι δεν είναι λίγοι εκείνοι που πιστεύουν πως οδηγούμαστε στη δημιουργία δυο ειδών λιμανιών με τα λιμάνια υψηλής ασφάλειας στη μία μεριά και τα λιμάνια υψηλής αποδοτικότητας από την άλλη (Ψαραύτης,2005).

Σημαντική επίσης διάσταση δίνεται και στον παράγοντα περιβάλλον και πως αυτός επηρεάζεται από τη λειτουργία της λιμενικής βιομηχανίας. Η λιμενική λειτουργία επηρεάζεται είτε άμεσα είτε έμμεσα από την κοινοτική νομοθεσία περί περιβάλλοντος και από τις οδηγίες περί υδάτινου πλαισίου και βιοτόπων. Αν και έχουν γίνει αρκετά βήματα ώστε τα λιμάνια της ΕΕ να τηρούν τους περιβαλλοντικούς όρους, υπάρχουν ακόμα αρκετά προβλήματα όπως η άγνοια των προϋπαρχόντων νομικών καθεστώτων των περιοχών ανάπτυξης λιμένων, η έλλειψη ενός μηχανισμού πληροφόρησης και καθοδήγησης περί των περιβαλλοντικών διατάξεων, η προσπάθεια αποφυγής ή μετακύλισης του υψηλού κόστους που αρκετές φορές συνοδεύει τις παρεμβάσεις για περιβαλλοντικούς σκοπούς κ.α.(ESPO, 2007:1).

Τέλος, σημαντική εξέλιξη κυρίως για τα ευρωπαϊκά λιμάνια αποτελεί η ολοκλήρωση και περαιτέρω ανάπτυξη των λεγόμενων Διευρωπαϊκών και Πανευρωπαϊκών δικτύων ενώ, σημαντικές εξελίξεις αναμένεται να επιφέρει κυρίως για τα λιμάνια της Μεσογείου η ανάπτυξη του λεγόμενου Ευρωμεσογειακού δικτύου.

Η σημαντικότητα με την οποία αντιμετωπίζονται οι θαλάσσιες μεταφορές διακρίνεται καθαρά από τις συνεχείς προσπάθειες της ΕΕ για τη χάραξη μιας κοινής ευρωπαϊκής λιμενικής πολιτικής, η οποία θα αποτελέσει ένα ισχυρό όπλο έναντι του ανταγωνισμού που υφίσταται η Ευρώπη από τους άλλους διεθνείς λιμένες (Pallis & Vaggelas, 2005: 1). Η πρώτη προσπάθεια για μια κοινή λιμενική πολιτική ήρθε με την οδηγία της ΕΕ για την πρόσβασή στην λιμενική αγορά της Ευρώπης και έγινε γνωστή ως «Λιμενικό Πακέτο» (Port Package). Η οδηγία η οποία θεωρούνταν ως το επιστέγασμα των

νομοθετικών διαβουλεύσεων της Επιτροπής για την απελευθέρωση της αγοράς λιμενικών υπηρεσιών στην ΕΕ και η οποία αποτελούσε τη λογική συνέχεια της 'Πράσινης Βίβλου' για τα λιμάνια, που η Κομισιόν είχε παρουσιάσει με επιτυχία το 1998, καταψηφίστηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο το 2003 (Ψαράυτης, 2005:76-77). Η συγκεκριμένη οδηγία είχε προκαλέσει μεγάλες αντιδράσεις, κυρίως εξαιτίας των διατάξεων, όπου υποβάθμιζαν το ρόλο των εργαζομένων στα λιμάνια και άνοιγαν το δρόμο για τη συμμετοχή στην λιμενική βιομηχανία ολόενα και μεγαλύτερου αριθμού ανειδίκευτων εργατών. Τη μεγαλύτερη αντίδραση συνάντησε η διάταξη με την οποία επιτρεπόταν στους πλοιοκτήτες να χρησιμοποιήσουν για τη εκφόρτωση και αποφόρτωση των εμπορευματοκιβωτίων το πλήρωμα των πλοίων τους, μια εργασία που μέχρι τότε επιτελούσαν αποκλειστικά οι λιμενεργάτες. Φανατικοί υποστηρικτές της συγκεκριμένης οδηγίας ήταν οι ενώσεις Ευρωπαϊκών Λιμένων (ESPO) και Ευρωπαίων Εφοπλιστών (ECSA) οι οποίοι υπήρξαν και συντελεστές της σύνταξης της ενώ εναντίον της οδηγίας τάχθηκε αναπάντεχα ένα ετερόκλητο φάσμα φορέων που περιελάμβανε τους λιμενεργάτες όλης της Ευρώπης έως και τους φορείς των ιδιωτικών λιμένων (Ψαράυτης, 2005:76-77).



Εικόνα 6: Διαμαρτυρία Ολλανδών λιμενεργατών κατά του «Λιμενικού Πακέτου» (Πηγή: Sp.nl)

Η Επιτροπή επεξεργάστηκε εκ νέου το κείμενο και το έφερε για ψήφιση και πάλι το 2006 (Port Package 2), για να εισπράξει για δεύτερη φορά την αρνητική ψήφο του Ευρωκοινοβουλίου και μάλιστα με μεγαλύτερη πλειοψηφία από την προηγούμενη ψηφοφορία (EU, 2006)⁵. Το τι μέλλει γενέσθαι δεν μπορεί κανένας να προεξοφλήσει ,

⁵ Η ολομέλεια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ενέκρινε τις τροπολογίες που απέρριπταν την πρόταση οδηγίας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών με 532 ψήφους υπέρ, 120 κατά και 25 αποχές. Η πρώτη πρόταση είχε απορριφθεί το Νοέμβριο του 2003 με οριακή πλειοψηφία.

πάντως η κοινή και τελικά επικρατούσα αίσθηση που υπήρχε για τις συγκεκριμένες οδηγίες, είναι πως δημιουργούσαν μεγαλύτερα προβλήματα από αυτά που έλυναν καθώς από τη μία οι στόχοι που έθεταν περί απελευθέρωσης της λιμενικής αγοράς και της επικράτησης του ελεύθερου ανταγωνισμού έχουν ήδη επιτευχθεί στην πράξη ενώ από την άλλη δεν εξειδίκευαν στα ιδιαίτερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν λιμάνια διαφορετικών περιοχών και περιφερειών της ΕΕ (Andre Brie,2006:1-3 και EU,2006 και Ψαράκης,2004).

5. Ευρωπαϊκά Δίκτυα - Θαλάσσιες Λεωφόροι

Πρωταρχικό σκοπό της ΕΕ αποτελεί η ενοποίηση των κρατών της Ευρώπης και η ελεύθερη επικοινωνία μεταξύ των κατοίκων της περιφέρειάς της. Σημαντικό ρόλο στην υλοποίηση αυτών των στόχων διαδραματίζουν τα δίκτυα, τα οποία αναπτύσσονται συνεχώς και ενισχυμένα τις τελευταίες δεκαετίες στον ευρωπαϊκό χώρο και ποικίλουν, τόσο ως προς το είδος τους, όσο και προς τη χωρική τους διάσταση. Κάτω από αυτές τις προοπτικές λειτουργούν στον ευρωπαϊκό χώρο τα λεγόμενα δίκτυα μεταφορών, που σκοπό τους έχουν την απρόσκοπτη μετακίνηση ανθρώπων και εμπορευμάτων σε ολόκληρη την Ευρώπη. Βάσει της χωρικής τους διάστασης, τα δίκτυα αυτά χωρίζονται σε Διευρωπαϊκά και σε Πανευρωπαϊκά.

Ως Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (ΔΔΜ), ορίζουμε, τις μεταφορικές συνδέσεις μεταξύ τοποθεσιών οι οποίες βρίσκονται εντός της ΕΕ. Τα ΔΔΜ καθιερώθηκαν θεσμικά με τη Συνθήκη του Μάαστριχ, ενώ μετά από ένα μακρύ χρονικά προβληματισμό, ο οποίος λάμβανε χώρα στα όργανα της ΕΕ και αφορούσε τον επαναπροσδιορισμό των κατευθυντήριων αρχών και την περαιτέρω ανάπτυξη των δικτύων, στις 29 Οκτωβρίου του 2004 με την υιοθέτηση της Απόφασης 884/2004/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, αναθεωρήθηκαν οι κατευθυντήριες οδηγίες των Δικτύων που στην αρχική τους μορφή είχαν τεθεί με την αντίστοιχη Απόφαση 1346/2001/ΕΚ (YEN, 2006: 46).

Από τα υπάρχοντα ΔΔΜ τρία είναι αυτά που διαπερνούν ελληνικά λιμάνια. Ο άξονας IV που συνδέει τη Βορειοδυτική (ΒΔ) με τη Νοτιοανατολική (ΝΑ) Ευρώπη, ο οποίος ξεκινά από τη Γερμανία και ένα μέρος του καταλήγει στην Ελλάδα, στο λιμένα της Θεσσαλονίκης. Ο άξονας X ο οποίος καταλήγει στο λιμένα της Θεσσαλονίκης και ξεκινά από την Αυστρία. Ο άξονας αυτός έχει τέσσερις διακλαδώσεις, μία εκ των οποίων συνδέει τις πόλεις Βελέζ – Μπίτολα – Φλώρινα – Κοζάνη και Ηγουμενίτσα. Τέλος, ο άξονας IX ο οποίος ξεκινά από τη Φινλανδία και καταλήγει στο λιμένα της Αλεξανδρούπολης (YEN, 2006: 46-49 και Psaraftis, 2005). Είναι φανερό λοιπόν η απουσία των λιμανιών της νότιας Ελλάδας από τα ΔΔΜ. Σχετικά με αυτό το θέμα οι εξελίξεις προβλέπονται ευοίωνες. Συγκεκριμένα η αναθεώρηση των κατευθυντήριων αρχών των δικτύων, στην οποία αναφερθήκαμε παραπάνω, προβλέπει με το άρθρο 12 τη δημιουργία ενός νέου τύπου δικτύων, τις «θαλάσσιες λεωφόρους», οι οποίες είχαν εισαχθεί σαν έννοια με τη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής για τις μεταφορές το 2001. Με

τη νέα αυτή εξέλιξη προβλέπεται ότι θα αρθούν οι δυσκολίες προσβασιμότητας που αντιμετωπίζουν οι περισσότεροι λιμένες μας, εξαιτίας κυρίως της γεωγραφικής τοποθέτησης της Ελλάδας στον ευρωπαϊκό χάρτη. Οι «θαλάσσιες λεωφόροι» μέσω της δημιουργίας ενός αριθμού νέων, τακτικών και συχνών, διεθνών θαλάσσιων συνδέσεων, αποσκοπούν στην αποσυμφόρηση του χερσαίου δικτύου, στην άρση της απομόνωσης περιοχών λόγω φυσικών εμποδίων καθώς επίσης στην αρτιότερη διασύνδεση λόγω γεωγραφικής θέσης Κρατών-Μελών, όπως είναι τα περιφερειακά και τα νησιωτικά. Τα νέα αυτά δίκτυα αποτελούν πρόκληση και συνάμα ευκαιρία στην προσπάθεια της χώρας μας για μια αναπτυξιακή λιμενική πολιτική, αφού για την επίτευξη του εξ ορισμού στόχου τους, προβλέπουν ένα σύνολο υποδομών και διαδικασιών που είναι βέβαιο πως θα τονώσουν την λειτουργία των λιμανιών τα οποία θα συμμετέχουν σε αυτά. Ενδεικτικά αναφέρουμε τον εκσυγχρονισμό λιμενικών εγκαταστάσεων, την εισαγωγή νέας τεχνολογίας στους λιμένες, την αναβάθμιση της ασφάλειας και προστασίας των εγκαταστάσεων, καθώς επίσης και μια σειρά από παρεμβάσεις που θα εξασφαλίζουν την προσβασιμότητα σε όλους τους λιμένες (YEN, 2006: 46-51).

Οι «θαλάσσιες λεωφόροι» οι οποίες σύμφωνα με την απόφαση θα ξεκινήσουν τη λειτουργία τους μέχρι το 2010 είναι τέσσερις. Η πρώτη η οποία ονομάζεται «Λεωφόρος της Βαλτικής Θάλασσας» ενώνει τα κράτη μέλη της Βαλτικής και αφορά χώρες της Κεντρικής και Δυτικής Ευρώπης. Η δεύτερη η οποία ονομάζεται «Θαλάσσια λεωφόρος της Δυτικής Ευρώπης» ξεκινά από την Πορτογαλία και την Ισπανία και καταλήγει στη Βόρεια Θάλασσα και τη θαλάσσια περιοχή της Ιρλανδίας. Η τρίτη ονομάζεται «Θαλάσσια λεωφόρος της ΝΑ Ευρώπης» και εστιάζεται στη σύνδεση του Ιονίου Πελάγους και της Αδριατικής Θάλασσας με την Ανατολική Μεσόγειο, ώστε να περιλαμβάνεται και η Κύπρος. Τέλος, η τέταρτη ονομάζεται «Θαλάσσια λεωφόρος της Νοτιοδυτικής (ΝΔ) Ευρώπης» και αφορά χώρες της Δυτικής Μεσογείου. Η Ελληνική κατεύθυνση ένταξης στις «θαλάσσιες λεωφόρους» στρέφεται κυρίως προς αυτή της ΝΑ, αλλά επίσης και προς αυτή της ΝΔ Ευρώπης, δεδομένου ότι στην απόφαση προβλέπεται η μεταξύ τους διασύνδεση (YEN, 2006 :46-49 και Psaraftis, 2005:74-75).



Χάρτης 1: Οι «Θαλάσσιες Λεωφόροι» της Ευρώπης (Πηγή: Psaraftis)

Ως Πανευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (ΠΔΜ) ορίζουμε την επέκταση των ΔΔΜ σε γειτονικές προς την ΕΕ χώρες και περιφέρειες. Σημαντική για την ανάπτυξη των ΠΔΜ θεωρείται τόσο η συμβολή της ‘Ομάδας Υψηλού Επιπέδου’ με κύριο σκοπό την ανάπτυξη κύριων συνδέσεων των ΔΔΜ με γειτονικές περιοχές της ΕΕ, όσο και η συνεισφορά του ‘Οργανισμού Συνεργασίας Ευξείνου Πόντου’ με την παράλληλη αξιοποίηση της προόδου που έχει συντελεστεί στα πλαίσια της ‘Black Sea PanEuropean Transport Area’ (BS PETrA) (YEN, 2006:46-49).

Στα πλαίσια συναξιοποίησης των δύο ειδών δικτύων που είδαμε πιο πάνω εντάσσεται η δημιουργία ενός δικτύου που αφορά άμεσα τη χώρα μας, το λεγόμενο Ευρωμεσογειακό Δίκτυο. Το συγκεκριμένο δίκτυο αναμένεται να συντελέσει στη δημιουργία ενός ενιαίου και οργανωμένου μεταφορικού χώρου που θα ανταποκρίνεται στη ‘Διακήρυξη της Βαρκελώνης’ για την υλοποίηση της Ευρωμεσογειακής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών μέχρι το 2010 (Αραμπατζής Ε. & Κότιος Α., 2002: 179-180 και ΕΥ, 1995).



Χάρτης 2: Οι εταίροι του Ευρω-Μεσογειακού Δικτύου (Πηγή: Euromedmarket.org)

Συνεκτιμώντας τα παραπάνω, εξαιρετικό ενδιαφέρον για την ελληνική πλευρά παρουσιάζει η ταξινόμηση που προκύπτει από την Απόφαση αριθ. 1346/2001/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 22ας Μαΐου 2001 με βάση τη θέση των ελληνικών λιμένων στο σύστημα των Ευρωπαϊκών Δικτύων. Έτσι, στους λιμένες διεθνούς σημασίας (Κατηγορία Α), με ετήσιο όγκο διακίνησης τουλάχιστον 1,5 εκατομμύρια τόνους εμπορευμάτων ή 200.000 επιβάτες, εκτός αν αυτό είναι αδύνατο, οι οποίοι είναι συνδεδεμένοι με τα χερσαία τμήματα του ΔΔΜ, συμπεριλαμβάνονται είκοσι δύο ελληνικοί λιμένες: Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Βόλου, Ελευσίνας, Ηρακλείου, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Κέρκυρας, Κυλλήνης, Λαυρίου, Μυτιλήνης, Μυκόνου, Νάξου, Πάτρας, Πάρου, Ραφήνας, Ρόδου, Σκιάθου, Τήνου, Χαλκίδας, Χανίων (Σούδα) και Χίου (YEN, 2006:22-23).

Στην πορεία προς την ευρωπαϊκή ενοποίηση μεγάλη είναι και η συνεισφορά των Διευρωπαϊκών Προγραμμάτων που υλοποιούνται στις χώρες της ΕΕ. Τα προγράμματα αυτά έχουν ως κύριο σκοπό την επικοινωνία και συνεργασία μεταξύ εταίρων από διαφορετικές περιοχές της ΕΕ, τη μεταφορά εμπειριών και τεχνογνωσίας και τα παραδοτέα τους αποτελούν κτήμα ολόκληρης της Κοινότητας. Στον τομέα των μεταφορών και της λιμενικής βιομηχανίας αναπτύχθηκαν αρκετά τέτοια προγράμματα ενώ ενδεικτικά αναφέρουμε το πρόγραμμα PACT (Pilot Actions in Combined Transport), το οποίο είχε ως κυριότερους στόχους την αύξηση της ανταγωνιστικότητας των συνδυασμένων μεταφορών και την προώθηση της χρησιμοποίησης της νέας

τεχνολογίας σε αυτές, το πρόγραμμα MARCO-POLO I και II (το οποίο θεωρείται η συνέχεια του PACT) για την αποσυμφόρηση των οδικών μεταφορών, με την ταυτόχρονη ενδυνάμωση των θαλάσσιων και σιδηροδρομικών (EU, 2006 και Psaraftis, 2005:76 και Νιτσόπουλος, 2006:19), το πρόγραμμα PORT-NET το οποίο προωθεί την διαπεριφερειακή συνεργασία των λιμένων και το μοντέλο των συνδυασμένων μεταφορών κ.α.(Port-net, 2007).

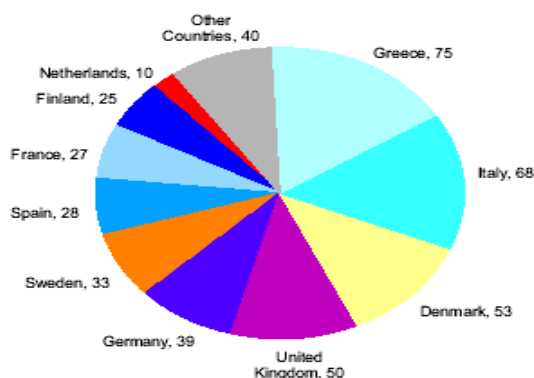
Κλείνοντας την αναφορά μας στα Ευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών πιστεύουμε πως γίνεται σαφές ότι η Ελλάδα κάτω από το πρίσμα των συγκεκριμένων εξελίξεων στον ευρωπαϊκό μεταφορικό τομέα καλείται να αναλάβει δυναμικές πρωτοβουλίες που θα της επιτρέψουν να εκμεταλλευτεί και την παραμικρή αναπτυξιακή προοπτική. Η έντονη και επιθετική πολιτική δραστηριοποίησης της στο βαλκανικό χώρο μετά και την πολιτική σταθερότητα που τα τελευταία χρόνια δείχνει να διακρίνεται σε αυτόν, η ανάπτυξη ενός ευέλικτου θεσμικού πλαισίου αναφορικά με την πολιτική των μεταφορών της, η ενθάρρυνση της ιδιωτικής πρωτοβουλίας, η διατήρηση και σύσφιξη διμερών σχέσεων με παραδοσιακά φιλικές προς εμάς χώρες όπως η Συρία και η Αίγυπτος αλλά ακόμα και με την Τουρκία⁶, η ανάπτυξη σχέσεων με νέες αναπτυσσόμενες χώρες, καθώς επίσης και η βελτίωση του οδικού και σιδηροδρομικού της δικτύου που θα της επιτρέψει να ανταποκριθεί και να εκμεταλλευτεί τις προοπτικές που διανοίγονται με την επικράτηση των συνδυασμένων μεταφορών, θεωρούνται επιβεβλημένες κινήσεις από την ηγεσία της χώρας μας, ώστε οι ευεργετικές επιπτώσεις των νέων αυτών δικτύων να καταστήσουν τις μεταφορές σε ακόμα δυναμικότερο κλάδο της οικονομίας μας και να μετατρέψουν τα λιμάνια μας σε πρωταγωνιστές των ευρωπαϊκών και διεθνών μεταφορών (Skayannis, 2003: 603-619 και Marinews.gr, και Νιτσόπουλος,2006).

⁶ Σύμφωνα με στοιχεία της Eurostat για το 2001 η Ελλάδα κατατάσσεται μέσα στους ισχυρούς παίκτες στις θαλάσσιες μεταφορές με χώρες της Μεσογείου. Ενδεικτικά αναφέρουμε πως η Ελλάδα συμμετέχει με υψηλά ποσοστά στο σύνολο των θαλάσσιων εξαγωγών της ΕΕ. Τα ποσοστά αυτά αγγίζουν το 10,7% για την Αίγυπτο ,το 9,5% για το Ισραήλ, το 2,8% για τη Συρία, 27% για την Τουρκία και 21% για το Λίβανο (Νιτσόπουλος,2006).

6. Χωροθέτηση και Συνοπτική Περιγραφή Ελληνικών Λιμένων

Η Ελλάδα είναι η χώρα που διαθέτει τη μεγαλύτερη ακτογραμμή σε όλη την ΕΕ. Η συνολική ακτογραμμή της χώρας ανέρχεται σε 15.021 χμ ενώ το 40% αυτής περικλείει τα 3053 νησιά της. Η ελληνική επικράτεια είναι διάσπαρτη από φυσικούς όρμους και λιμενίσκους τους οποίους οι κάτοικοι της χώρας στο πέρασμα τον χρόνου χρησιμοποίησαν και μορφοποίησαν με τέτοιο τρόπο, ώστε αυτοί να εξυπηρετούν τις ανάγκες τους, λειτουργώντας σαν συγκοινωνιακοί και μεταφορικού κόμβοι.. Σήμερα η Ελλάδα διαθέτει περισσότερους από 1250 τέτοιους κόμβους οι οποίοι παρουσιάζουν μεγάλες διαφορές αναφορικά με το μέγεθός, τον σκοπό λειτουργίας τους, τον τρόπο δημιουργίας τους (τεχνητοί ή φυσικοί) κ.α. (Karachalis & Kyriazopoulos, 2006:2). Η χρησιμότητα αυτών των κόμβων για την ενδοχώρα την οποία εξυπηρετούν είναι τεράστια, αφού αποτελούν τις πύλες πρόσβασης από τη χερσαία Ελλάδα στην θαλάσσια και αντίστροφα, ενώ η λειτουργία τους αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την επίτευξη της εθνικής εδαφικής συνοχής, εξασφαλίζοντας την πρόσβαση και στα πιο απομακρυσμένα νησιά της χώρας μας. Επιπλέον σύμφωνα με τα στοιχεία της Eurostat για το έτος 2004 η Ελλάδα διαθέτει τους περισσότερους λιμένες από όλες της χώρες της ΕΕ, μέσω των οποίων διακινούνται περισσότερο από 1εκ. τόνοι προϊόντων ή παραπάνω από 200.000 επιβάτες ετησίως.

Number of Main Sea Ports, 2004
EU-25 Top Ten Countries



Διάγραμμα 2: Αριθμός των κύριων λιμένων ανά χώρα. (Πηγή: Eurostat)

Οι κυριότεροι λιμένες της χώρας μας οι οποίοι συγκεντρώνουν τη μεγαλύτερη εμπορική και επιβατική κίνηση, διαθέτοντας τις περισσότερες εγκαταστάσεις και τις μεγαλύτερες υποδομές, είναι οι δώδεκα που παρουσιάζονται στο χάρτη 3.



Χάρτης 3: Τα Κυριότερα Ελληνικά Λιμάνια (Πηγή: YEN)

Παρατηρώντας το χάρτη βλέπουμε ότι τα λιμάνια παρουσιάζουν μια σχετική γεωγραφική διασπορά καλύπτοντας σχεδόν όλες τις περιφέρειες της Ελλάδας. Μοναδική εξαίρεση στη σχετική αυτή διασπορά, αποτελεί η συγκέντρωση 4 λιμένων στην ευρύτερη περιοχή της Αττικής, η οποία όμως θεωρείται λογική, αν αναλογιστεί κανείς ότι ο μισός πληθυσμός της Ελλάδος κατοικεί στην Αττική, με συνέπεια η επιβατική και εμπορική κίνηση να είναι ιδιαίτερα αυξημένη. Τα λιμάνια της Αττικής μαζί με αυτό του Βόλου θεωρούνται τα κεντρικά λιμάνια της χώρας μας. Τις θαλάσσιες πύλες προς τη Δύση αποτελούν τα λιμάνια της Πάτρας, της Ηγουμενίτσας και της Κέρκυρας, στα οποία συγκεντρώνεται η μεγαλύτερη διεθνής κίνηση εξαιτίας κυρίως της ακτοπλοϊκής τους σύνδεσης με τα λιμάνια της Ιταλίας. Τα λιμάνια της Θεσσαλονίκης, της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης αποτελούν τα βόρεια λιμάνια της χώρας μας, έχοντας το πλεονέκτημα της εγγύτητάς τους στους ευρωπαϊκούς συγκοινωνιακούς άξονες, ενώ το νοτιότερο σημαντικής κίνησης λιμάνι της χώρας είναι αυτό του Ηρακλείου, το οποίο βρίσκεται σε κομβικό σημείο αναφορικά με τις διεθνείς μεσογειακές θαλάσσιες λεωφόρους.

Ένα σημαντικό στοιχείο από τη μελέτη της γεωγραφικής θέσης των σημαντικών λιμένων, είναι η έλλειψη ενός αντίστοιχου λιμένα στις περιφέρειες Βορείου και Νοτίου Αιγαίου. Παρά ταύτα, τα λιμάνια της Μυτιλήνης, της Κω, της Ρόδου και της Σύρου, τα οποία ανήκουν στις παραπάνω περιφέρειες, παρουσιάζουν μια σημαντική κυρίως επιβατική κίνηση και για αυτό το λόγο χαρακτηρίζονται ως λιμένες εθνικής σημασίας σύμφωνα με την Κοινή Υπουργική Απόφαση (ΚΥΑ) αριθ. 3514.96/02/92(ΥΕΝ,2006:22). Σημαντικό λιμάνι επίσης δεν διαθέτει και η περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας της οποίας οι περιοχές εξυπηρετούνται είτε από τα λιμάνια της Αττικής, είτε από αυτό του Βόλου ή της Πάτρας. Το λιμάνι της Πάτρας εξυπηρετεί επίσης την περιφέρεια της Πελοποννήσου η οποία δεν διαθέτει μεγάλο λιμάνι, ενώ επιβατική και εμπορική πρόσβαση στη θάλασσα για την περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας προσφέρουν κυρίως τα λιμάνια της Ηγουμενίτσας, της Θεσσαλονίκης, του Βόλου και της Καβάλας.

Ένα σημαντικό κοινό χαρακτηριστικό των περισσότερων λιμένων της χώρας μας είναι ότι άμεση ενδοχώρα τους αποτελούν οι αστικοί ιστοί των πόλεων όπου χωροθετούνται. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα τη δημιουργία σοβαρών προβλημάτων που έχουν να κάνουν τόσο με τη λειτουργικότητά τους, όσο και με την αδυναμία επέκτασης και αναβάθμισης των εγκαταστάσεών τους και τις αντιστοιχίες κλίμακας που αναπτύσσονται, με κυριότερες αυτές της κυκλοφοριακής συμφόρησης, των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και σε αρκετές περιπτώσεις της αισθητικής υποβάθμισης των αστικών ιστών. Η χωροθέτηση των ελληνικών λιμανιών αποτελεί απόρροια της άναρχης αστικής ανάπτυξης που παρουσίασε η χώρα μας στη μεταπολεμική και νεότερη ιστορία της, όπου κυριαρχούσε η έλλειψη ενός σοβαρού χωροταξικού σχεδιασμού. Αυτό λοιπόν που απομένει σήμερα να γίνει ως αντιστάθμισμα των λαθών που έγιναν όλα αυτά τα χρόνια, είναι μια σημαντική προσπάθεια από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς ώστε τα λιμάνια να αποτελούν μια αρμονική κατάληξη των αστικών ιστών. Ενέργειες οι οποίες έχουν εφαρμοστεί τα τελευταία χρόνια σε πόλεις-λιμάνια του εξωτερικού (Γάνδη, Αμβέρσα, Αμβούργο, Ρότερνταμ κ.α.), όπως ο εξωραϊσμός συγκεκριμένων πεπαλαιωμένων ή αχρησιμοποίητων λιμενικών εκτάσεων, οι αναπλάσεις των παραλιακών μετώπων καθώς και η εφαρμογή συγκεκριμένων χωροταξικών σχεδίων είναι βέβαιο πως θα βελτιώσουν την κατάσταση (Hoyle & Pinder, 1992: 137-175). Τέλος ως ενθαρρυντικές μπορούν να χαρακτηριστούν οι προσπάθειες αποσυμφόρησης των αστικών ιστών από τις βαριές λιμενικές εγκαταστάσεις, όπου βέβαια αυτό είναι εφικτό, με κυριότερα παραδείγματα την

μεταφορά του εμπορικού λιμένα της Καβάλας στη Ν. Καρβάλη, την κατασκευή του νέου λιμένα Ηγουμενίτσας, την μεταφορά σημαντικών εμπορικών δραστηριοτήτων του λιμανιού της Πάτρας σε νέες εγκαταστάσεις και την αποσυμφόρηση του λιμένα Ηρακλείου με την ταυτόχρονη αναβάθμιση του λιμένα Τυμπακίου (ΟΛΚ, 2006 και ΟΛΗΓ, 2007 και ΟΛΠ, 2007 και ΟΛΗ, 2007).

Στη συνέχεια λαμβάνοντας υπόψη τα στενά χωρικά περιθώρια της μελέτης αυτής θα προσπαθήσουμε να δώσουμε μια σύντομη περιγραφή της εικόνας που παρουσιάζουν από πλευράς δομών και δυναμικότητας, τα δώδεκα κυριότερα λιμάνια της χώρας μας.

1) Πειραιάς:



Εικόνα 7: Το λιμάνι του Πειραιά (Πηγή: ΟΛΠ)

Το λιμάνι του Πειραιά είναι το μεγαλύτερο λιμάνι στην Ελλάδα τόσο από πλευράς έκτασης και εγκαταστάσεων, όσο και από το πλήθος και το μέγεθος των λειτουργιών που συντελούνται σε αυτό. Ο λειτουργικός διαχωρισμός των εγκαταστάσεων του περιλαμβάνει τα εξής:

- Εμπορικό λιμάνι: Οι εμπορικές δραστηριότητες που συντελούνται στο λιμάνι του Πειραιά το κατατάσσουν το πρώτο λιμάνι της Μεσογείου και ένα από τα δέκα δυναμικότερα της Ευρώπης. Οι εγκαταστάσεις του εμπορικού λιμένα περιλαμβάνουν:
Α) Τον σταθμό εξυπηρέτησης πλοίων εμπορευματοκιβωτίων, η συνολική επιφάνεια του οποίου είναι 900.000 τμ, με χώρους απόθεσης 626.000 τμ, δύο προβλήτες I και II με συνολικό μήκος κρηπιδοτοίχων 2.774 μ, βάθη από 11,5-16 μ και 9 θέσεις εξυπηρέτησης πλοίων. Β) Τον σταθμό διακίνησης αυτοκινήτων ο οποίος προσφέρει

υπηρεσίες μεταφόρτωσης αυτοκινήτων στους σταθμούς διακίνησης οχημάτων (Car Terminals) στις ακόλουθες περιοχές: Στην περιοχή Διαχείρισης Γ1 η οποία βρίσκεται στη Δραπετσώνα, στην περιοχή Διαχείρισης Γ2, η οποία βρίσκεται στο Κερατσίνι και στην περιοχή της Καρβουνόσκαλας Κερατσινίου. Γ) Τον σταθμό διακίνησης συμβατικού φορτίου. Η διακίνηση και αποθήκευση του συμβατικού φορτίου πραγματοποιείται μέσω των εγκαταστάσεων του λιμένα Ηρακλέους, στο Κερατσίνι. Η εξυπηρέτηση υγρών φορτίων, κυρίως πετρελαιοειδών, πραγματοποιείται σε παραχωρούμενο προβλήτα στην περιοχή του Νέου Ικονίου, ενώ εφόσον χρειαστεί φυλάσσονται σε παρακείμενες ιδιωτικές δεξαμενές.

- **Επιβατικό λιμάνι:** Ο Πειραιάς είναι ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια αναφορικά με την επιβατική κίνηση που παρατηρείται σε αυτό τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο. Εξυπηρετεί περίπου 20 εκ. επιβάτες ετησίως (περιλαμβανομένης και της πορθμειακής γραμμής Σαλαμίνας - Περάματος από την οποία διακινούνται περίπου 8 εκατ. επιβάτες ετησίως). Το επιβατικό λιμάνι διακρίνεται σε χώρους που εξυπηρετούν την ακτοπλοΐα και σε χώρους υποδοχής κρουαζιερόπλοιων. Για την εξυπηρέτηση της πρώτης, το λιμάνι διαθέτει 31 θέσεις πλεύρισης και πρυμνοδέτησης πλοίων, καθώς και θέσεις για υδροπτέρυγα και μικρά οχηματαγωγά κλειστού και ανοικτού τύπου, για την εξυπηρέτηση της δεύτερης κατηγορίας διατίθενται 12 θέσεις ταυτόχρονης πρόσδεσης (παραβολής) πλοίων ενώ τέλος, υπάρχει η δυνατότητα εξυπηρέτησης των μεγαλύτερων πλοίων του είδους.
- **Επισκευαστικό λιμάνι - Τομέας εξυπηρέτησης πλοίων:** Το λιμάνι διαθέτει στις εγκαταστάσεις του στο Πέραμα ναυπηγοεπισκευαστικές (NE) μονάδες μικρού και μεσαίου μεγέθους, ενώ δύναται να προσφέρει στα πλοία που προσεγγίζουν τις εγκαταστάσεις του, υπηρεσίες όπως η πρυμνοδέτηση, η προσόρμιση, η παροχή ηλεκτρικού, η υδροδότηση, η τηλεφωνική σύνδεση κ.α..
- **Χώροι προς εκμετάλλευση:** Η διοίκηση του λιμένα εκμεταλλεύεται μια σειρά από χώρους και εγκαταστάσεις που έχει υπό τη δικαιοδοσία της. Ειδικότερα, παραχωρεί έναντι ανταλλάγματος τη χρήση των χώρων αυτών (υπαίθριων και στεγασμένων) σε τρίτους, για τη λειτουργία, NE μονάδων (στην επισκευαστική βάση Περάματος και στην Κυνόσουρα), όπως και διαφόρων βιομηχανικών συγκροτημάτων, κυλικείων, καντινών, αποθηκών τροφοεφοδίων και γραφείων πρακτορείων. Επιπλέον, παραχωρεί έναντι ανταλλάγματος τη χρήση του εκθεσιακού κέντρου επιφάνειας 30.000 τ.μ στην ακτή Ξαβερίου για τη διοργάνωση εκθέσεων. Η

εταιρεία διαθέτει επίσης και εκμεταλλεύεται υπαίθριο πάρκινγκ δίπλα στην περιοχή του εκθεσιακού κέντρου και υπόγειο πάρκινγκ στην Ακτή Τζελέπη 11.196 τ.μ.(YEN,2006:29-30 και ΟΛΠ,2007).

2)Θεσσαλονίκη:



Εικόνα 8:Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης (Πηγή: Thessalonikicity)

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι το πρώτο εξαγωγικό και διαμετακομιστικό λιμάνι της χώρας καλύπτοντας έκταση 1,250,000 τμ. Οι εγκαταστάσεις του λιμένα περιλαμβάνουν: Α) Το συμβατικό λιμάνι, με δυνατότητα εξυπηρέτησης γενικού και χύδην φορτίου, καθώς επίσης και την παραχώρηση μεγάλων αποθηκευτικών χώρων, Β) τον σταθμό εξυπηρέτησης εμπορευματοκιβωτίων με συνολικό λειτουργικό εσωτερικό χώρο έκτασης 200.000 τμ, μήκος 600 μέτρα και δυνατότητα υποδοχής πλοίων κατασκευαστικού βυθίσματος 12 μέτρων και Γ) τον επιβατικό τερματικό σταθμό «Μακεδονία» ο οποίος εξυπηρετεί επιβατικά οχηματαγωγά πλοία, ιπτάμενα δελφίνια και κρουαζιερόπλοια.

Γενικότερα το λιμάνι της Θεσσαλονίκης χρησιμοποιεί τις παρακάτω εκτάσεις για την παροχή υπηρεσιών αποθήκευσης και φύλαξης

- 500000-τμ ανοικτών αποθηκευτικών χώρων
- 16000-τμ στεγασμένων υπόστεγων
- 80000-τμ κλειστών αποθηκευτικών χώρων

- 200000-τμ containers terminal (σταθμού εμπορευματοκιβωτίων) με δυνατότητα εξυπηρέτησης μέχρι και 3 πλοίων ταυτοχρόνως (YEN,2006:29-30 και ΟΛΘ,2007).

3)Λαύριο:



Εικόνα 9:Το λιμάνι του Λαυρίου(Πηγή: Eranet)

Ο 'Όργανισμός Λιμένος Λαυρίου' έχει την ευθύνη του λιμένα Λαυρίου και τις παρακείμενες ζώνες (Ακρωτήρι Θορικού έως Ακρωτήριο Πέρδικα). Ο χαρακτήρας του λιμένα είναι μικτός. Επικεντρώνεται σε επιβατικές και τουριστικές δραστηριότητες και σε μικρότερο βαθμό σε εμπορικές.

Συγκεκριμένα, το λιμάνι εξυπηρετεί:

- Επιβατηγά πλοία (5 θέσεις πρυμνοδέτησης στα νέα κρηπιδώματα).
- Εμπορικά πλοία (στις παλαιότερες λιμενικές εγκαταστάσεις).
- Σκάφη αναψυχής (70 περίπου σκάφη).
- Αλιευτικά σκάφη (περισσότερα από 90 σκάφη).

Με το Λαύριο συνδέονται τα νησιά Κέα, Κύθνος, Λήμνος και Αγ. Ευστράτιος. Η διακίνηση κυμαίνεται ετησίως σε 208.500 επιβάτες, εκ των οποίων το 97,8% κατευθύνεται στην Κέα, και 63.000 οχήματα (YEN,2006 και ΟΛΛ,2006).

4)Βόλος:



Εικόνα 10:Το λιμάνι του Βόλου (Πηγή: Volos-city)

Το λιμάνι του Βόλου αποτελεί το βασικό κόμβο για τη σύνδεση της ηπειρωτικής Ελλάδας με τα νησιά των Βορείων Σποράδων (Σκιάθος - Σκόπελος - Αλόνησος), ενώ περιοδικά και κύρια τους θερινούς μήνες έχουν δρομολογηθεί πλοία προς Κρήτη, Κυκλάδες και νησιά Ανατολικού Αιγαίου, χωρίς μέχρι σήμερα οι γραμμές αυτές να μπορέσουν να σταθεροποιηθούν. Στο επιβατικό λιμάνι λειτουργούν δύο σταθμοί εξυπηρέτησης επιβατών ακτοπλοΐας, ενώ διατίθεται υπαίθριος χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων 600 θέσεων. Στον τομέα της κρουαζιέρας το λιμάνι του Βόλου αποτελεί έναν ενδιαφέροντα προορισμό για την εξυπηρέτηση του οποίου διατίθεται σήμερα νεόδμητος χώρος εξυπηρέτησης 300 τμ στον προβλήτα II. Η εξυπηρέτηση των κρουαζιερόπλοιων αναμένεται να γίνει αρτιότερη με την ολοκλήρωση σχετικών δρομολογημένων παρεμβάσεων. Στον εμπορευματικό τομέα το λιμάνι του Βόλου διαθέτει εγκαταστάσεις από τις οποίες εξυπηρετούνται κάθε είδους φορτία. Η διακίνηση του συμβατικού φορτίου (φορτίο Ro - Ro⁷, χύδην, γενικό φορτίο) πραγματοποιείται μέσω των εγκαταστάσεων κυρίως του προβλήτα σιλό και εν μέρει του προβλήτα II. Από τον προβλήτα 2 πραγματοποιείται επίσης η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων. Για την εξυπηρέτηση των δημητριακών υπάρχουν χώροι

⁷ Ro-Ro: Roll on Roll of. Πρόκειται για πλοία τα οποία μπορούν να διανύσουν μεγάλες αποστάσεις και ενσωματώνουν μπάρες οι οποίες διευκολύνουν την διαδικασία φορτοεκφόρτωσης των μεταφερόμενων φορτίων στα λιμάνια.

αποθήκευσης σιλό με δύο πυλώνες αναρρόφησης και δυνατότητα αποθήκευσης 15.000 τόνων. Τέλος το λιμάνι του Βόλου δύναται να παρέχει μια σειρά σύγχρονων υπηρεσιών προς τα πλοία τα οποία το προσεγγίζουν. Συγκεκριμένα οι υπηρεσίες που παρέχονται είναι Α) η προσόρμιση, παραβολή και πρυμνοδέτηση φορτηγών και επιβατηγών πλοίων, Β) η χορήγηση θέσεων στη ΝΕ περιοχή του λιμένα για διενέργεια επισκευών σε πλοία και Γ) υπηρεσίες υδροδότησης, παροχής ηλεκτρικού ρεύματος και τηλεφωνικών συνδέσεων (YEN,2006 και ΟΛΒ,2006).

5)Κέρκυρα:



Εικόνα 11:Το λιμάνι της Κέρκυρας(Πηγή: YEN)

Το λιμάνι της Κέρκυρας αποτελεί μία από τις θαλάσσιες πύλες της χώρας μας προς την Αδριατική θάλασσα και τα λιμάνια της Ιταλίας. Πρόκειται για έναν αμιγώς τουριστικό λιμένα ο οποίος εξυπηρετεί πλοία ακτοπλοϊκών γραμμών αλλά και κρουαζιερόπλοια. Η 10ετία που κλείνει με την έλευση του 2007 χαρακτηρίζεται ως 10ετία σταθμός για το λιμάνι της Κέρκυρας αφού κατά τη διάρκειά της δρομολογήθηκαν έργα πνοής, όπως η κατασκευή νέου επιβατικού σταθμού, η βελτίωση του προσήνεμου και του υπήνεμου μόλου, καθώς επίσης και οι ασφαλοστρώσεις των χερσαίων τμημάτων της λιμενικής ζώνης. Εκτιμάται λοιπόν ότι το λιμάνι της Κέρκυρας με την ολοκλήρωση των συγκεκριμένων έργων θα διαθέτει ελεύθερο μήκος προβλητών για πρόσδεση πλοίων περίπου 3.500μ. ενώ θα δύναται να εξυπηρετήσει με ασφάλεια και επάρκεια τόσο τα πλοία των γραμμών του εσωτερικού όσο και αυτά που τη συνδέουν με την Αλβανία και την Ιταλία (YEN, 2006 και ΟΛΚΕ, 2006).

6) Αλεξανδρούπολη:



Εικόνα 12: Το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης (Πηγή: YEN)

Ο λιμένας της Αλεξανδρούπολης βρίσκεται σε στρατηγική θέση τομής δύο κύριων συγκοινωνιακών Ευρωπαϊκών Αξόνων, οδικών και σιδηροδρομικών: της Εγνατίας Οδού και του Κάθετου Άξονα σύνδεσης Ελσίνκι - Αλεξ/πολης (Άξονας ΙΧ), ενώ μαζί με τον λιμένα της Θεσσαλονίκης, αποτελούν τους κυριότερους λιμένες του βορείου λιμενικού υποσυστήματος. Ο λιμένας διαθέτει πέντε προβλήτες και ένα προβλήτα Container με τους οποίους εξυπηρετεί την διέλευση επιβατικών και οχηματαγωγών πλοίων και υδροπτέρυγων, την φόρτωση εμποροκιβωτίων, την φόρτωση και αποθήκευση χύδην φορτίου (κυρίως δημητριακών), καθώς επίσης και την εξυπηρέτηση αλιευτικών σκαφών για την διακίνηση αλιευμάτων. Στη λιμενική ζώνη υπάρχουν σήμερα 2.244 τμ. στεγασμένου χώρου καθώς και χερσαίοι χώροι συνολικής επιφάνειας 350.000 τμ, ενώ στις εγκαταστάσεις του περιλαμβάνονται ένας ναυτικός όμιλος, χώροι πάρκινγκ και κτιριακές εγκαταστάσεις ουσιαστικών εξυπηρετήσεων, όπως το τελωνείο, ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας ΟΣΕ, η στέγη ναυτεργατών, η Δ/ση χημικών υπηρεσιών κ.λ.π. (YEN,2006 και ΟΛΑ,2006).

7)Ελευσίνα



Εικόνα 13:Το λιμάνι της Ελευσίνας (Πηγή: YEN)

Το λιμάνι της Ελευσίνας βρίσκεται στο ΝΔ άκρο της Αττικής και λειτουργεί σε άμεση συνεργασία με το λιμάνι του Πειραιά. Η χερσαία ζώνη (XZ) λιμένα και οι εξομοιωμένοι με τη ΧΖ χώροι καθορίζονται από τη θέση «Παλάσκα» της τοποθεσίας Σκαραμαγκά, στην ανατολική πλευρά και συνεχίζονται προς δυσμάς μέχρι το δυτικό άκρο της θέσης «Ναυπηγεία Ελευσίνας». Τις λιμενικές εγκαταστάσεις συνθέτουν: Α) ο κεντρικός λιμένας, με συνολικό μήκος κρηπιδώματος : 1.037 μ, όπου γίνεται η κύρια διακίνηση εμπορευμάτων (φορτοεκφόρτωση - εναπόθεση) και ο οποίος είναι χαρακτηρισμένος και ως τελωνειακός περίβολος, Β) ο προβλήτας της «Πρώην Αμερικάνικης Βάσης» με συνολικό μήκος 150 μ, Γ) ο προβλήτας στη θέση «Βλύχα» όπου έχει παραχωρηθεί σε δύο εταιρείες για την φορτοεκφόρτωση και εναπόθεση αδρανών υλικών, Δ) το κρηπίδωμα στη θέση «Κρόνος» με μήκος 15 μέτρα όπου χρησιμοποιείται για την φορτοεκφόρτωση και διακίνηση εμπορευμάτων από πλοία RO-RO αναλόγου βυθίσματος, Ε) οι Μαρίνες «Καλυμπάκι» και παλιού λιμένα για τη φιλοξενία σκαφών αναψυχής, ΣΤ) το λιμανάκι των αλιέων για την φιλοξενία των σκαφών αλιείας και τέλος Ζ) το νέο λιμενίσκο που βρίσκεται ανατολικά του κεντρικού λιμένα και ο οποίος διαθέτει δυναμικότητα 60 θέσεων για σκάφη αναψυχής (YEN,2006 και ΟΛΕ,2006).

8) Ηγουμενίτσα



Εικόνα 14: Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας (Πηγή: Agrotravel)

Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας αποτελεί ένα από τους σημαντικότερους συγκοινωνιακούς κόμβους της Δυτικής Ελλάδας. Συνδέεται με το Μπρίντιζι, το Μπάρι, την Ανκόνα, τη Βενετία και την Τεργέστη της Ιταλίας και περιστασιακά με τον Αυλώνα της Αλβανίας, ενώ στο εσωτερικό της χώρας συνδέεται με την Πάτρα, την Κέρκυρα και τους Παξούς. Η φύση των λειτουργιών του το κατατάσσουν στην κατηγορία των επιβατικών λιμένων. Το νέο λιμάνι της Ηγουμενίτσας του οποίου η κατασκευή ξεκίνησε το Μάιο του 1996, βρίσκεται στη νότια πλευρά της χερσαίας λιμενικής ζώνης, έξω από τον αστικό ιστό της πόλης. Το νέο λιμάνι καταλαμβάνει συνολική έκταση 210 στρεμμάτων. Από αυτά, τα 130 στρέμματα αφορούν σε λιμενικό χώρο, ενώ τα 80 στρέμματα έχουν αποδοθεί για οδοποιία, χώρους στάθμευσης ΙΧ αυτοκινήτων και φορτηγών, εγκαταστάσεις ανεφοδιασμού κ.λ.π. Νότια από το παλαιό λιμάνι βρίσκεται ο λιμένας των πορθμείων που εκτελούν τις γραμμές εσωτερικού ενώ στα νότια των πορθμείων εσωτερικού βρίσκεται ο χερσαίος χώρος που περιλαμβάνει την προβλήτα 2, η οποία εξυπηρετεί τα δρομολόγια εξωτερικού. Με την κατασκευή του νέου λιμένα το παλαιό λιμάνι, χρησιμοποιείται πλέον μόνο για τη στέγαση των υπηρεσιών του Λιμεναρχείου Ηγουμενίτσας και για τον ελλιμενισμό των σκαφών του, ενώ του αντιστοιχεί χερσαίος χώρος μήκους 330 μέτρων. Το συνολικό μήκος των κρηπιδωμάτων των λιμενικών εγκαταστάσεων είναι 1600 μ. Με την ολοκλήρωση της

Εγνατίας Οδού το λιμάνι αναμένεται να αποτελέσει ένα πραγματικό συγκοινωνιακό κόμβο της ευρύτερης περιοχής της Ανατολικής Ευρώπης (ΥΕΝ,2006 και ΟΛΗΓ,2006).

9)Καβάλα:



Εικόνα 15: Το λιμάνι της Καβάλας (Πηγή: ΟΛΚ)

Το κεντρικό λιμάνι της Καβάλας του οποίου η ΧΖ περικλείεται από τον αστικό ιστό της πόλης της Καβάλας εξυπηρετεί σήμερα, Α) την επιβατική κίνηση με καθημερινά δρομολόγια F/B (Ferry Boat) και Υ/Γ (δελφινιών) από και προς την Θάσο ενώ γίνονται τακτικά δρομολόγια προς Λήμνο - Μυτιλήνη και Σαμοθράκη, Β) τον τουρισμό με τον ελλιμενισμό σκαφών αναψυχής και κρουαζιερόπλοιων, Γ) την αλιεία με την ύπαρξη αλιευτικού καταφυγίου και Δ) τον ναυταθλητισμό με την παραχώρηση χώρων σε ναυτικούς συλλόγους της πόλης. Υποστηρικτικά προς τον λιμένα της πόλης είναι το λιμάνι της Κεραμωτής το οποίο βρίσκεται στα Ανατολικά σε απόσταση 47 χμ, από το οποίο εκτελούνται καθημερινά δρομολόγια προς τη Θάσο και το λιμάνι Ελευθερών που βρίσκεται 16 χμ δυτικά της πόλης και το οποίο εξυπηρετεί κυρίως την αλιεία , παρουσιάζοντας μια μικρή εμπορευματική κίνηση και μόνο κατά τους θερινούς μήνες υπάρχουν δρομολόγια από και προς την Θάσο. Το κύριο βάρος της εμπορευματικής κίνησης μεταφέρθηκε από το κεντρικό λιμάνι της Καβάλας στο νεόδμητο λιμάνι της Ν. Καρβάλης ‘ΦΙΛΙΠΠΟΣ Β’ το οποίο κατασκευάστηκε για την αποσυμφόρηση της πόλης από τα εξωτερικά κόστη που συνεπαγόταν για αυτή η πλήρης λειτουργία του κεντρικού λιμένα Καβάλας. Με την ολοκλήρωση των εργασιών το νέο εμπορευματικό

λιμάνι θα διαθέτει κρηπιδώματα συνολικού μήκους 1450 μ ενώ θα προστεθούν στη συνολική έκτασή του χερσαίου χώρου του επιπλέον περίπου 200 στρέμματα. Με την σιδηροδρομική σύνδεση του νέου λιμένα καθώς και με ολοκλήρωση του εθνικού οδικού δικτύου το λιμάνι της Καβάλας αναμένεται να αναβαθμιστεί και να διαδραματίσει ένα σημαντικό ρόλο σε αυτό που καλούμε συνδυασμένες μεταφορές (YEN,2006 και ΟΛΚ,2006).

10) Ηράκλειο



Εικόνα 16:Το λιμάνι του Ηρακλείου (Πηγή: ΟΛΗ)

Το λιμάνι του Ηρακλείου βρίσκεται στο κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου, στη τομή των διεθνών ναυτιλιακών γραμμών Γιβραλτάρ - Σουέζ και Μαύρη Θάλασσας. Η ύπαρξη και λειτουργία της «Ελεύθερης Ζώνης» προσθέτει ένα σημαντικό πλεονέκτημα στη συμμετοχή του στο παιχνίδι των διεθνών μεταφορών. Το λιμάνι συντίθεται λειτουργικά από τους παρακάτω τομείς: Α) Το επιβατικό λιμάνι, το οποίο εξυπηρετεί κάθε χρόνο περίπου 2 εκ. επιβάτες και 310000 οχήματα. Το λιμάνι συνδέεται ακτοπλοϊκά σε καθημερινή βάση με τον Πειραιά ενώ υπάρχουν τακτικά δρομολόγια προς τη Θεσσαλονίκη και προς νησιά του Αιγαίου. Επιπρόσθετα λειτουργεί ως Base Port⁸ σε συνεργασία με το αεροδρόμιο Ν. Καζαντζάκης. Β) Το τουριστικό λιμάνι, στο

⁸ Το λιμάνι λειτουργεί, τα τελευταία δύο χρόνια, ως *base port* σε συνέργια με το αεροδρόμιο του Ηρακλείου «Νίκος Καζαντζάκης» και είναι το μοναδικό λιμάνι στην Ελλάδα που σε συνεργασία με τις αρχές του αεροδρομίου κάνει το Check - in , Check - out των επιβατών που πρόκειται να ταξιδέψουν αεροπορικώς στον νέο επιβατικό σταθμό.

οποίο ελλιμενίζονται τουριστικά σκάφη κυρίως κατά τους θερινούς μήνες. Γ) Το αλιευτικό καταφύγιο το οποίο φιλοξενεί περί τα εκατό σκάφη διαφόρων μεγεθών. Δ) Το εμπορικό λιμάνι μέσω του οποίου διακινούνται τα εμπορεύματα, κάνοντας χρήση κυρίως 2 προβλητών στις οποίες υπάρχει Ελεύθερη Ζώνη έκτασης 66 στρεμμάτων. Ο κύριος ρόλος του εμπορικού λιμανιού είναι η εξυπηρέτηση των αναγκών σε εμπορεύματα του νησιού της Κρήτης ενώ τα τελευταία χρόνια γίνονται προσπάθειες για προσέλκυση μεταφορτωτικής κίνησης εμπορευματοκιβωτίων και απόκτησης μεριδίου της αγοράς της ΝΑ Μεσογείου. Ε) Η μικρή επισκευαστική ζώνη η οποία αποτελεί μια συμπληρωματική λειτουργία του λιμένα και στην οποία δραστηριοποιούνται κυρίως ιδιώτες. Οι χερσαίοι χώροι του λιμανιού καταλαμβάνουν έκταση 600 στρεμμάτων ενώ το λιμάνι διαθέτει 5 προβλήτες σε διάταξη χτένας που συμπληρώνονται με τα εσωτερικά κρηπιδώματα προκυμαίας συνολικού μήκους 4.730 μ. περίπου (ΥΕΝ,2006 και ΟΛΗ,2006).

11)Πάτρα

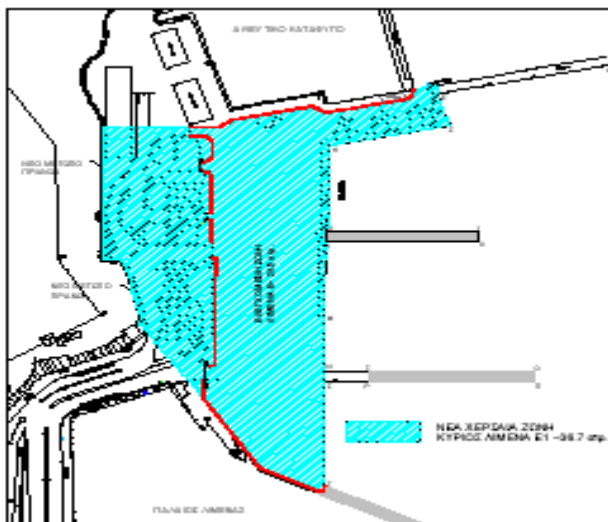


Εικόνα 17:Το λιμάνι της Πάτρας (Πηγή: ΟΛΠ)

Το λιμάνι της Πάτρας είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Δυτικής Ελλάδας και ένα από τα μεγαλύτερα της Ελλάδας. Αποτελείται από 4 προβλήτες και ένα μόλο συνολικού μήκους 2.550 μέτρων περίπου, ενώ διαθέτει 8.000 τ.μ. στεγασμένων αποθηκευτικών χώρων, 80.000 τ.μ. υπαίθριων αποθηκευτικών χώρων, γεφυροπλάστιγγα 60 τόνων και 1.520 θέσεις άρκινγκ. Το λιμάνι διαθέτει επίσης δύο σταθμούς υποδοχής επιβατών,

και στην Βόρεια προβλήτα του λιμανιού έχει διαμορφωθεί ένας χώρος αναψυχής με θέατρο, παιδική χαρά και αναψυκτήριο. Επίσης λειτουργεί ιχθυόσκαλα ενώ στο ΒΑ άκρο του λιμανιού βρίσκεται η μαρίνα. Το επιβατικό λιμάνι συνδέει κυρίως την Πάτρα με λιμάνια της Νότιας Ιταλίας, συγκεντρώνοντας την μισή περίπου από την συνολική επιβατική κίνηση εξωτερικού ολόκληρης της χώρας, που διακινείται με πλοία. Η θέση του λιμανιού της Πάτρας το οποίο περικλείεται από τον αστικό ιστό δυσχεραίνοντας έτσι την σύνδεσή του με το εθνικό οδικό δίκτυο, καθώς επίσης και η ανεπάρκεια χώρων εξυπηρέτησης της αυξημένης κίνησης που παρατηρείται σε αυτό, οδήγησαν στη δημιουργία επιπρόσθετου λιμένα στην ακτή Δυμαίων 1 χμ. νότια του υπάρχοντος, ο οποίος προβλέπεται να εξυπηρετήσει όλα τα είδη των συνδυασμένων μεταφορών. Το νέο λιμάνι θα έχει πριονωτά κρηπιδώματα συνολικού μήκους 1.000 μ. περίπου και 250.000 τμ. χερσαίων χώρων για την εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης. Επίσης θα δημιουργηθεί εμπορική προβλήτα 300 μ. καθώς και χερσαίοι χώροι 140.000 τμ. για την εναπόθεση εμπορευμάτων και την εξυπηρέτηση της εμπορευματικής κίνησης (ΥΕΝ,2006 και ΟΛΠ,2006).

12) Ραφήνα



Εικόνα 18:Το λιμάνι της Ραφήνας (Πηγή: Master Plan Ραφήνας)

Το λιμάνι της Ραφήνας βρίσκεται στο Ανατολικό άκρο της Αττικής σε απόσταση 27 χμ από την Αθήνα. Πρόκειται για ένα αμιγώς επιβατικό λιμάνι το οποίο εξυπηρετεί την ακτοπλοϊκή σύνδεση με την Εύβοια και ορισμένα νησιά των Κυκλάδων, λειτουργώντας περισσότερο ως λιμάνι αποφόρτισης της αυξημένης κίνησης αυτού του

Πειραιά. Ο λιμένας Ραφήνας περιλαμβάνει τον νεώτερο, κυρίως λιμένα, ο οποίος βρίσκεται στο βόρειο τμήμα του όρμου της Ραφήνας, όπου εξυπηρετούνται Ε/Γ-Ο/Γ πλοία, τον παλαιό λιμένα, ο οποίος διαμορφώνεται νοτιότερα, όπου εξυπηρετούνται κυρίως ταχύπλοα επιβατηγά πλοία (Catamaran) και προορίζεται για την εξυπηρέτηση τουριστικών σκαφών και το αλιευτικό καταφύγιο βορείως του κυρίως λιμένα.

Η συνολική χερσαία ζώνη του λιμένα είναι περίπου 34 χιλιάδες τμ ενώ περιλαμβάνει κρηπιδώματα μήκους 1.000 μ. περίπου. Ο λιμένας δεν διαθέτει ιδιαίτερες κτιριακές εγκαταστάσεις ή ειδικούς αποθηκευτικούς χώρους ενώ για την εξυπηρέτηση των επιβατών παραχωρούνται δύο υπόστεγα τα οποία λειτουργούν ως υποτυπώδεις αίθουσες αναμονής (YEN,2006 και ΟΛΡ,2006 και Master Plan,2004).

7. Εθνική Λιμενική Πολιτική για την Ανάπτυξη και Ανταγωνιστικότητα των Ελληνικών Λιμένων

Οι εξελίξεις στο διεθνές επίπεδο των μεταφορών όπως είδαμε και στην προηγούμενη ενότητα κρίνονται ως ραγδαίες και άκρως ενδιαφέρουσες. Τα διεθνή λιμάνια καλούνται να παίξουν ολοένα και πιο σημαντικό ρόλο στις παγκόσμιες και κυρίως στις συνδυασμένες μεταφορές. Στην παρούσα ενότητα θα προσπαθήσουμε να εξετάσουμε τον βαθμό κατά τον οποίο η Ελλάδα προσαρμόζεται στα νέα αυτά δεδομένα, αναλύοντας την εθνική στρατηγική μεταφορών της Ελληνικής Πολιτείας, εστιάζοντας περισσότερο στις στρατηγικές ανάπτυξης των ελληνικών λιμανιών.

Κατευθυντήριες αρχές για την υλοποίηση της Εθνικής πολιτικής μεταφορών αποτελούν, η εξυπηρέτηση και προώθηση των οικονομικών δραστηριοτήτων, η πολυκεντρική ανάπτυξη της χώρας, η προστασία του περιβάλλοντος καθώς επίσης και η κοινωνική συνοχή. Ως εργαλεία για την υλοποίηση αυτών των στόχων καθίστανται, η εισροή νέας τεχνολογίας, η δημιουργία νέων και ο εκσυγχρονισμός των ήδη υπάρχοντων υποδομών και ανωδομών, η ανάπτυξη ενός ευέλικτου δικτύου μεταφορών που θα ανταποκρίνεται στην ανάγκη εξυπηρέτησης των συνδυασμένων μεταφορών καθώς, επίσης και η σύνδεση του εθνικού μεταφορικού δικτύου και των πυλώνων του με τα ΔΔΜ και ΠΔΜ. Σημαντικό ρόλο στη χάραξη της πολιτικής μεταφορών διαδραματίζουν οι κατευθύνσεις της ΕΕ οι οποίες εκφράζονται μέσα από τη Λευκή Βίβλο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις μεταφορές και από τη Στρατηγική της Λισσαβόνας, ενώ σημαντικές αναμένονται να είναι οι κατευθύνσεις που θα συμπεριληφθούν στην επικείμενη Πράσινη Βίβλο για τη Ναυτιλιακή Πολιτική της ΕΕ (ΥΕΝ,2006:46-48).

Σημαντικός πυλώνας για την επίτευξη των στόχων της Εθνικής μεταφορικής πολιτικής κάτω από το πρίσμα και των τελευταίων διεθνών εξελίξεων αποτελεί η Εθνική Λιμενική Πολιτική η οποία στις γενικές της αρχές παρουσιάζεται στην έκδοση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας με τίτλο «Εθνική Λιμενική Πολιτική» τον Ιανουάριο του 2006. Οι κυριότερες επιδιώξεις του Υ.Ε.Ν. συνοψίζονται σύμφωνα με την συγκεκριμένη έκδοση στα ακόλουθα:

1. Προώθηση ενός συνολικού και ορθολογικού σχεδιασμού του λιμενικού συστήματος, που θα εκφράζεται με ένα βελτιωμένο και σύγχρονο προγραμματισμό και οργάνωση, σε συνάρτηση με τους γενικότερους στόχους της εθνικής πολιτικής μεταφορών.

2. Βελτίωση ή και δημιουργία νέων λιμενικών υποδομών και ανωδομών για την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών. Βελτίωση της οργάνωσης και λειτουργίας των λιμένων. Μείωση των γραφειοκρατικών διαδικασιών στους λιμένες και εισαγωγή συστημάτων πληροφορικής που θα συμβάλλουν στη παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας και στη βελτίωση της συνεργασίας με τους χρήστες.
3. Παρακολούθηση της ανάπτυξης των τεχνολογιών που εφαρμόζονται διεθνώς στους λιμένες και στους σταθμούς εξυπηρέτησης πλοίων, φορτίων, επιβατών και χερσαίων μεταφορικών μέσων, με στόχο την υιοθέτηση και ανάπτυξή τους στους Ελληνικούς λιμένες, προς βελτίωση της αποδοτικότητας και παραγωγικότητάς τους, έπ' ωφελεία των ιδίων και των χρηστών.
4. Προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων για επενδύσεις στους λιμένες για τη βελτίωση της παραγωγικής λειτουργίας τους και την αναβάθμιση του επιπέδου των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τους χρήστες. Προώθηση των συμπράξεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, και δημιουργία Γραφείου Υποδοχής Επενδύσεων στο ΥΕΝ. Χορήγηση, μέσω διαφανών διαδικασιών, αδειών πρόσβασης στην ανωδομή των μεγάλων λιμένων για την παραγωγή και διάθεση λιμενικών υπηρεσιών από εταιρίες πέραν των υφιστάμενων φορέων εκμετάλλευσης.
5. Ανάδειξη των Ελληνικών λιμένων σε διαμετακομιστικούς και μεταφορτωτικούς κόμβους, με σημαντική αύξηση της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων. Δημιουργία Εμπορευματικών Κέντρων, και ελεύθερων εμπορευματικών, βιομηχανικών ζωνών καθώς επίσης και ελεύθερων συγκροτημάτων στις τελωνειακές περιφέρειες της χώρας για την υποστήριξη και ανάπτυξη του εμπορίου και της βιομηχανίας και της αναζωπύρωσης των λιμένων, σε συνεργασία με το Υπουργείο Οικονομίας & Οικονομικών. Κατασκευή επιβατικών σταθμών στους λιμένες ανάλογων εκείνων που υπάρχουν στα αεροδρόμια.
6. Διασφάλιση της βιωσιμότητας των Ελληνικών λιμένων και ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς τους, με την αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων τους, την αύξηση της εξειδίκευσης τους και τη δημιουργία ευνοϊκού περιβάλλοντος για την προσέλκυση φορτίων και επιβατών. Εξορθολογισμός του συστήματος χρέωσης τελών σε φορτία και επιβάτες και ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των τιμολογίων των Ελληνικών λιμένων σε σχέση με τα τιμολόγια λιμένων του εξωτερικού.

7. Προώθηση συνδυασμένων μεταφορών και της υποδομής που συνδέεται με αυτές. Σιδηροδρομική σύνδεση των λιμένων για την ανάπτυξη συνδυασμένων μεταφορών. Σύνδεση με εθνικές αρτηρίες και αεροδρόμια.
8. Ανάπτυξη των θαλάσσιων λεωφόρων της Μεσογείου, στα πλαίσια των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών, όπου οι λιμένες καλούνται να διαδραματίσουν καθοριστικό ρόλο στη συνολική μεταφορική αλυσίδα.
9. Ανάπτυξη της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων με καλύτερη διασύνδεση των μεγάλων Ελληνικών λιμένων που αποτελούν απολήξεις χερσαίων μεταφορικών δικτύων με αντίστοιχους λιμένες της Ανατολικής Μεσογείου, της Αδριατικής και της Μαύρης Θάλασσας. Κατάλληλη αξιοποίηση του Προγράμματος «Marco Polo».
10. Ανάπτυξη συνεργασιών με άλλα κράτη-μέλη και τρίτες χώρες για την προετοιμασία και υποβολή κοινών προγραμμάτων για την ανάπτυξη των λιμένων, καθώς επίσης για τη μεταφορά τεχνογνωσίας. Συνεργασία με αρμόδιες αρχές εποπτείας λιμένων για τη δημιουργία ενός φόρουμ των λιμένων της Ανατολικής Μεσογείου, με στόχο την επίλυση κοινών προβλημάτων, τη διαμόρφωση ενιαίων θέσεων και την προώθηση-υποστήριξη τους στην Ε.Ε.
11. Ενίσχυση της ασφάλειας των λιμένων στα πλαίσια της εφαρμογής του Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων από Έκνομες Ενέργειες (ISPS-Code), και των σχετικών Κοινοτικών ρυθμίσεων, καθώς επίσης της συμφωνίας ΗΠΑ – Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια των Εμπορευματοκιβωτίων (CSI).
12. Διασφάλιση της προστασίας του περιβάλλοντος, μέσω της αξιολόγησης και έγκρισης των Σχεδίων Παραλαβής Αποβλήτων Πλοίων και Καταλοίπων Φορτίου των Λιμενικών Εγκαταστάσεων, της δημιουργίας κατάλληλης υποδομής, όπου απαιτείται, και της ενίσχυσης των περιβαλλοντικών ελέγχων. Εφαρμογή συστημάτων περιβαλλοντικής διαχείρισης στους λιμένες.
13. Βελτίωση της σύνδεσης της λειτουργίας των λιμένων με τον τοπικό αστικό ιστό για εξυπηρέτηση των αναγκών των τοπικών κοινωνιών, στα πλαίσια της ενίσχυσης της τοπικής και περιφερειακής ανάπτυξης.
14. Αξιοποίηση των δυνατοτήτων και ευκαιριών που παρέχονται στα πλαίσια Κοινοτικών και άλλων προγραμμάτων για την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό του λιμενικού συστήματος της Χώρας. Εισαγωγή των λιμένων στην Κοινωνία της Πληροφορίας, μέσω της αξιοποίησης του Επιχειρησιακού Προγράμματος της ΚτΠ.
15. Εφαρμογή πολιτικής κινήτρων, με στόχο την προσέλκυση νέων ναυπηγοεπισκευαστικών έργων και τη τόνωση της ΝΕ βιομηχανίας (NEB). Τόνωση

της απασχόλησης στη ΝΕ ζώνη Περάματος και υλοποίηση Ολοκληρωμένου Προγράμματος για την ανάπτυξή της.

16. Ενίσχυση του θεσμικού πλαισίου οργάνωσης και λειτουργίας της Γενικής Γραμματείας Λιμένων & Λιμενικής Πολιτικής (ΓΓΛ&ΛΠ). Επιτάχυνση των διαδικασιών που απαιτούνται για την έναρξη και υλοποίηση των απαιτούμενων έργων και δημιουργία Ειδικής Τεχνικής Υπηρεσίας στη ΓΓΛ&ΛΠ για την άμεση υλοποίηση έργων και την πάταξη της γραφειοκρατίας στο πεδίο αυτό (ΥΕΝ, 2006: 8-10).

Πέρα από τις υλοποίηση των κατευθυντήριων αυτών αρχών σημαντικό βάρος φαίνεται να δίνεται από το Υ.Ε.Ν. και στην οργάνωση των λιμανιών μας στα πλαίσια των ευκαιριών που ανοίγονται με το άνοιγμα των αγορών της Ανατολής και κυριότερα των αγορών της Κίνας και της Κορέας. Σε αυτό το κλίμα εντάσσεται η μεγάλη συμφωνία της χώρας μας με την διεθνή εταιρεία ‘COSCO’ (China Ocean Shipping ‘Group’ Company) για τη συχνή μεταφορά εμπορευμάτων στο λιμάνι του Πειραιά και οι συζητήσεις για δραστηριοποίηση στη χώρα μας της εμπορευματικής εταιρείας ‘China Shipping Company’ (Ψαράδης, 2006:1).



Εικόνα 19:Ο ΣΕΜΠΟ στον ΟΛΠ (Πηγή:ΟΛΠ)

Σημαντική επίσης εξέλιξη αποτελεί η υπογραφή Μνημονίου Συνεργασίας για την ανάπτυξη, διαχείριση και λειτουργία του Λιμένα Τυμπακίου Ηρακλείου Κρήτης με τον Υπουργό Ναυτιλιακών Υποθέσεων και Αλιείας της Κορέας κ. Sung Jin την 1^η Σεπτεμβρίου του 2006. Την αιχμή του δόρατος για την Ελλάδα στις εμπορευματικές διακινήσεις όπως όλα δείχνουν θα αποτελέσουν τα λιμάνια του Πειραιά, της Θεσσαλονίκης και του Ηρακλείου. Συγκεκριμένα για το λιμάνι του Πειραιά το ΥΕΝ φιλοδοξεί πως θα αυξήσει τη δυναμικότητά του από το 1,5 εκατ. εμπορευματοκιβώτια στα 4,5 εκατομμύρια ετησίως και την απασχόληση στις εγκαταστάσεις του από 1.800 εργαζόμενους που είναι σήμερα σε 4.500 (Marinews, 2006). Είναι φανερό ότι αν η κίνηση των κινεζικών προϊόντων διοχετευτεί τελικά μόνο σε αυτά τα τρία λιμάνια η

ψαλίδα μεταξύ αυτών και των υπολοίπων λιμένων της χώρας μας θα ανοίξει περισσότερο αφού, ήδη τα τρία αυτά λιμάνια παρουσιάζονται να έχουν την περισσότερη δραστηριότητα από ελληνικής πλευράς σύμφωνα με την έκθεση της ESPO για το 2005-2006. Έτσι λοιπόν κρίνεται επιβεβλημένο πως, πέρα από τις προσπάθειες για ενίσχυση της δραστηριότητας στα τρία αυτά λιμάνια, πρέπει να γίνουν και σοβαρές προσπάθειες ώστε η εμπορευματική διακίνηση με τις χώρες της Ανατολής να διοχετευτεί και σε άλλους λιμένες της χώρας μας, δίνοντας έτσι οικονομική πνοή στην ευρύτερη περιοχή εγκατάστασής τους.

Container port throughput for Southern Range ports (2005)					
Region	Port	Total TEU	Region	Port	Total TEU
West-Mediterranean	Algieras	3,179,614	East-Mediterranean/Black Sea	Piraeus	1,394,512
	Gioia Tauro	3,160,981		Constantza	771,126
	Valencia	2,409,821		Taranto	716,856
	Barcelona	2,071,481		Thessaloniki	365,925
	Genoa	1,624,964		Limassol	320,130
	Marsaxlokk	1,321,000		Venice	289,860
	La Spezia	1,024,455		Trieste	198,319
	Marseilles	908,000		Koper	179,745
	Leghorn	658,506		Ravenna	168,588
	Cagliari	631,435		Varna	84,400
	Salerno	418,205		Rijeka	76,258
	Naples	373,706		Burgas	25,685
	Malaga	247,451		Heraklion	18,593
	Vado Ligure *	223,000		Bari	10,008
	Savona	219,876		Larnaca	4,732
	Alicante	159,501	Total East-Med/Black Sea (15)		4,624,737
	Palma de Mallorca	155,582	Iberian Peninsular (Atlantic Coast)	Lisbon	513,061
	Cadiz	138,441		Bilbao	503,804
	Seville	115,669		Leixoes	340,641
	Valletta	61,410		Vigo	205,057
	Civitavecchia	44,615		Sines	50,994
	Castellon de la Plana	43,773		Marin	32,128
	Cartagena	37,406	Total Iberian Peninsular (Atl.) (8)		1,661,584
	Palermo	27,984			
	Mahon	22,725			
	Ibiza	13,025			
		Tarragona			
		9,857			
Total West Mediterranean (27)		19,302,483	SOUTHERN RANGE PORTS (50)		25,588,804
TOTAL EUROPEAN PORTS (132)					
					73,729,111

Source: Containerisation International and respective port authorities

* Estimate

Πίνακας 1: Τα λιμάνια της Νότιας Ευρώπης με τη μεγαλύτερη διακίνηση Container (2005) (Πηγή: ESPO)

Η βελτίωση βέβαια της ανταγωνιστικής θέσης των ελληνικών λιμένων είναι μια υπόθεση η οποία πρέπει να διανύσει ένα μεγάλο και δύσκολο δρόμο. Εξετάζοντας κανείς τα στοιχεία του παραπάνω πίνακα θα διαπιστώσει πως τα λιμάνια της χώρας μας έχουν απέναντί τους ισχυρούς ανταγωνιστές από τις χώρες της Μεσογείου. Η υψηλή

διαμετακομιστική δραστηριότητα που επιδεικνύουν τα λιμάνια, κυρίως, της Ισπανίας (Algeciras, Valencia κ.α.) και της Ιταλίας (Gioia Tauro, Genoa κ.α.) η οποία ουσιαστικά αποτελεί το μεγαλύτερο εταίρο ανταγωνιστή μας, καθώς επίσης και η είσοδος νέων και η αναβάθμιση υπαρχόντων terminal στο διεθνές παιχνίδι (Port Said, Cagliari, Τάραντας, Τουρκία, Κύπρος κ.α.), θα πρέπει να απασχολήσει σοβαρά το λιμενικό μας σχεδιασμό. Η υψηλή διαμετακομιστική δραστηριότητα και γενικότερα ο μεγάλος κύκλος εργασιών θεωρούνται ως κριτικοί ανταγωνιστικοί παράγοντες, δεδομένου, ότι ο διεθνής ανταγωνισμός αφήνει πολύ χαμηλά περιθώρια κέρδους στη μεταφορτωτική λειτουργία, με συνέπεια η αύξηση του κέρδους να συσχετίζεται θετικά με την αύξηση της ποσότητας. Αν λοιπόν οι επενδύσεις στα λιμάνια μας πραγματοποιούνται με την προσδοκία της αύξησης των μεταφορτωτικών υπηρεσιών θα πρέπει να συνδυαστεί με μία σοβαρό οικονομικό πλάνο και μια ολοκληρωμένη στρατηγική marketing (ESPO,2007 και Ψαραύτης, 2005).



Εικόνα 20: Οι εγκαταστάσεις του λιμένα Gioia Tauro της Ν. Ιταλίας (Πηγή: trail.liguria.it)

Πέρα από τα ζητήματα αγοράς η ηγεσία του YEN στην προσπάθεια για τον εκσυγχρονισμό των λιμένων θα πρέπει να αντιμετωπίσει και μια πλειάδα ζητημάτων και προβλημάτων δομών και λειτουργικότητας, τα οποία σε ορισμένες περιπτώσεις τείνουν να χαρακτηριστούν χρόνια. Ενδεικτική πάνω σε αυτό είναι η έρευνα του Πολυτεχνείου Αθηνών (Μουτζούρης, 2001) η οποία διενεργήθηκε σε 111 ελληνικά λιμάνια τα οποία αναπτύσσουν ακτοπολικές δραστηριότητες. Σύμφωνα λοιπόν με αυτή την έρευνα το 85% των λιμένων της έρευνας αντιμετωπίζει σημαντικά προβλήματα στις υποδομές τους αναφορικά με την ασφάλεια των πλοίων, την παροχή υπηρεσιών σε πλοία και επιβάτες, την προστασία των ανοικτών χώρων τους κ.α. Η έρευνα καυτηριάζοντας την έλλειψη εξειδίκευσης των λιμένων μας με το μεγάλο εύρος υπηρεσιών που προσφέρεται από το σύνολο των λιμένων μας, καταλήγει με το δεικτικό

συμπέρασμα, πως για μια τόσο μικρή χώρα ο λόγος των προσφερομένων υπηρεσιών προς τους χρησιμοποιούντες αυτών είναι εξαιρετικός (Καραχάλης και Κυριαζόπουλος, 2006: 2-3). Σημαντικά στοιχεία για τα προβλήματα των ελληνικών λιμένων μας παρέχει και η ετήσια έκθεση της «ΠΕΠΕΝ» (Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού) για το έτος 2006 η οποία πραγματικά αποτελεί μια πρωτογενή πηγή παρατήρησης. Σύμφωνα με αυτή 64 από τους κυριότερους λιμένες μας αντιμετωπίζουν σημαντικά λειτουργικά προβλήματα που δημιουργούνται κυρίως από την έλλειψη υποδομών. Οι παρεμβάσεις σε αυτά κρίνονται επιτακτικές και αφορούν κυρίως έργα εκβαθύνσεων, προέκτασης προβλητών, κατασκευής ή βελτίωσης των επιβατικών σταθμών, προστασίας των λιμένων από καιρικά φαινόμενα κ.α.

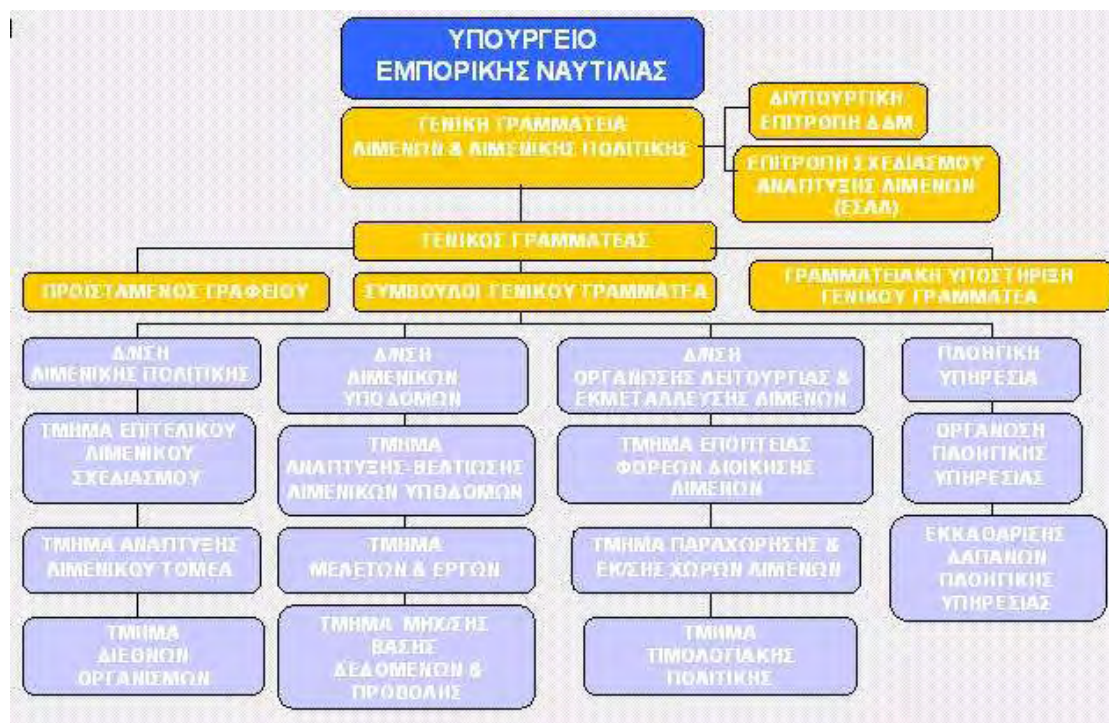
Πέρα όμως από τα λειτουργικά προβλήματα των λιμένων σημαντικά είναι και τα προβλήματα που προκύπτουν από τον περίπλοκο τρόπο διοίκησης αυτών. Η ΓΓΛ & ΛΠ η οποία δημιουργήθηκε με σκοπό να απλοποιήσει την άσκηση διοίκησης των λιμένων και να συντονίσει όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, επιταχύνοντας την λήψη αποφάσεων, ακόμα δεν έχει επιφέρει τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Επιπλέον η νέα διοικητική μορφή των λιμένων μας η οποία παρουσιάζεται αναλυτικά στο επόμενο κεφάλαιο δημιουργεί σημαντικά προβλήματα σύγχυσης αρμοδιοτήτων, εξαιτίας της συνύπαρξης πολλών διαφορετικών φορέων στις διοικητικές ομάδες των λιμένων (Οργανισμοί, Τοπική Αυτοδιοίκηση, Εκπρόσωποι Υπουργείου κ.α.). Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα αρκετοί σχεδιασμοί να υστερούν χρονικά, πολλές επενδύσεις να καθυστερούν και σειρά έργων να μένουν μόνο στο στάδιο του σχεδιασμού χωρίς να υλοποιούνται (Καραχάλης και Κυριαζόπουλος, 2006: 3). Χαρακτηριστικό πάνω σε αυτό είναι το συμπέρασμα της «Μονάδας Διοικητικής Οργάνωσης Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης» (Community Support Framework Management Organisation Unit) όπου τονίζει πως ο χρόνος που μεσολαβεί από την εκπόνηση μιας μελέτης έργου μέχρι την αρχή εκτέλεσής του είναι περίπου 2 με 3 χρόνια.⁹ Η καθυστέρηση αυτή αποτελεί αναμφίβολα ένα σοβαρό μειονέκτημα της ανάπτυξης του λιμενικού μας κλάδου, ειδικά στη σημερινή εποχή, όπου οι παγκόσμιες οικονομικές εξελίξεις κινούνται με ταχύτατους ρυθμούς (Καραχάλης και Κυριαζόπουλος, 2006: 3). Προβλήματα επίσης

⁹ Ο προγραμματισμός των έργων στους λιμένες της χώρας ακολουθεί συγκεκριμένα στάδια και διαδικασίες που περιλαμβάνουν: α) Την Μελέτη Προκαταρκτικής Εκτίμησης και Αξιολόγησης, β) την Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και γ) την Οριστική Μελέτη του έργου. Τέλος το σύνολο των έργων που αφορά κυρίως τους Οργανισμούς Λιμένων Α.Ε θα πρέπει να εντάσσεται στα γενικότερα πλαίσια εφαρμογής των Αναπτυξιακών Προγραμμάτων και Μελετών Διαχείρισης (Master Plan) που εκπονούνται από αυτόν. (ΥΕΝ, 2006)

παρατηρούνται και στο θεσμικό πλαίσιο του λιμενικού μας συστήματος τα οποία πηγάζουν κυρίως από την ύπαρξη πληθώρας παλαιών και πολλές φορές αντιφατικών κανονισμών, τα οποία ελαττώνουν την ευελιξία του συστήματος σε μια εποχή μάλιστα, όπου οι ευέλικτες δομές θεωρούνται ως ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Η είσοδος του ιδιωτικού τομέα στη λιμενική βιομηχανία απαιτεί ένα εύκαμπτο θεσμικό πλαίσιο και ένα ευέλικτο τρόπο διοίκησης ώστε να καταστεί αποδοτική και συμφέρουσα για τη χώρα μας. Είναι λοιπόν επιβεβλημένη η λήψη πρωτοβουλιών από το ΥΕΝ που έχουν να κάνουν κυρίως με την απλούστευση των διαδικασιών λήψης αποφάσεων, την εξάλειψη της γραφειοκρατίας, την αναθεώρηση αναχρονιστικών κανονισμών που ακόμα περιλαμβάνονται στην λιμενική νομοθεσία και την αποδοτική συνεργασία με τον ιδιωτικό τομέα, στην κατασκευή έργων και την βελτίωση των υποδομών καθώς επίσης και στην προσφορά υπηρεσιών των ελληνικών λιμένων (Ψαράυτης,2006:3).

8. Θεσμικό Πλαίσιο

Η εθνική λιμενική πολιτική είναι αποκλειστική αρμοδιότητα του Υ.Ε.Ν. την οποία ασκεί μέσω της ΓΓΛ & ΛΠ. Η συγκεκριμένη γραμματεία είναι επιφορτισμένη με το συνολικό σχεδιασμό, την χάραξη και την εφαρμογή της λιμενικής πολιτικής, ενώ τα επιμέρους τμήματα και υπηρεσίες της παρουσιάζονται στο οργανόγραμμα του σχεδιαγράμματος 1 (ΥΕΝ,2007).



Σχεδιάγραμμα 1: Οργανόγραμμα Γενικής Γραμματείας Λιμένων & Λιμενικής Πολιτικής (Πηγή: ΥΕΝ)

Την άσκηση της λιμενικής πολιτικής καθώς επίσης και το καθεστώς λειτουργίας των λιμένων της χώρας μας, διαμορφώνουν και επηρεάζουν άμεσα ή έμμεσα ένα πλέγμα νομοθετημάτων και κανονισμών. Η λιμενική πολιτική επηρεάζεται επίσης και από το ισχύον κάθε φορά θεσμικό πλαίσιο της ΕΕ στο οποίο συνοπτικά αναφερθήκαμε στο 3^ο και 4^ο κεφάλαιο. Στη συνέχεια θα προσπαθήσουμε να κάνουμε μια συνοπτική αναφορά στο θεσμικό πλαίσιο του εθνικού λιμενικού μας συστήματος.

Το θεσμικό πλαίσιο αποτελείται

- από το νομοθετικό πλαίσιο το οποίο περιλαμβάνει τους νόμους οι οποίοι ψηφίστηκαν από την Βουλή των Ελλήνων κατά την προβλεπόμενη από το Σύνταγμα διαδικασία, κατόπιν νομοσχεδίων που κατατέθηκαν με την πρωτοβουλία του ΥΕΝ και

των νομοσχεδίων τα οποία δεν είναι προϊόντα πρωτοβουλίας του ΥΕΝ, αλλά άλλων φορέων και επηρεάζουν έμμεσα την άσκηση της εθνικής λιμενικής πολιτικής.

- Από το εκτελεστικό πλαίσιο, το οποίο περιλαμβάνει τα προεδρικά διατάγματα (ΠΔ) με τα οποία σταδιακά εφαρμόζονται οι διατάξεις των παραπάνω νόμων, τις υπουργικές αποφάσεις οι οποίες αφορούν άμεσα τη λιμενική βιομηχανία και λειτουργία, ΚΥΑ οι οποίες εκδίδονται κατόπιν συνεργασίας του ΥΕΝ με άλλα υπουργεία, καθώς επίσης και ένα πλέγμα κανονισμών και διατάξεων οι οποίοι εκδίδονται από φορείς τους οποίους εξουσιοδοτεί ο εκάστοτε νόμος.

Ως τον πλέον σύγχρονο νόμο πλαίσιο της άσκησης της εθνικής λιμενικής πολιτικής μπορούμε να θεωρήσουμε τον Ν2932/2001 - (ΦΕΚ 145), με τον οποίο α) προβλέπεται η ίδρυση της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και αναφέρονται συνοπτικά οι αρμοδιότητές της (κεφ2,μερ.2^ο αρθ.17,18,20), β) ιδρύεται η επιτροπή σχεδιασμού και ανάπτυξης λιμένων και αναφέρονται η σύσταση (11μελούς) και οι σκοποί της (κεφ2,μερ.2^ο αρθ.19) και γ)ορίζεται η διάσπαση των λιμενικών ταμείων των νομών Μαγνησίας, Έβρου και Καβάλας με την ταυτόχρονη μετατροπή των λιμενικών ταμείων του Βόλου, Αλεξανδρούπολης, Ελευσίνας, Λαυρίου, Πάτρας, Καβάλας, Ηρακλείου, Ραφήνας, Ηγουμενίτσας και Κέρκυρας σε Ανώνυμες Εταιρείες (ΑΕ) που θα λειτουργούν ως Οργανισμοί Λιμένων (ΟΛ). Ταυτόχρονα δίνεται το γενικό πλαίσιο σχετικά με τη λειτουργία των νέων αυτών οργανισμών και ρυθμίζονται θέματα που έχουν να κάνουν με το μετοχικό τους κεφάλαιο, τα όργανα διοίκησης κ.α.(μερ. 3 αρθ.22,23) (ΥΕΝ 2007).

Το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας στην άσκηση της λιμενικής πολιτικής έχει να αντιμετωπίσει ένα μεγάλο νομικό πρόβλημα το οποίο έχει να κάνει με την ύπαρξη μιας σειράς νόμων και κανονισμών εκ των οποίων αρκετοί βρίσκονται σε ισχύ για πάνω από 50 χρόνια. Τα τελευταία χρόνια όμως και ειδικά με την είσοδο της νέας χιλιετίας γίνεται φανερό μια προσπάθεια εκσυγχρονισμού των νομοθετικών διατάξεων και κανονισμών ώστε αυτοί να ανταποκρίνονται στις νέες συνθήκες της εποχής μας και να μπορούν να προσφέρουν ευελιξία στο νέο και συνεχώς μεταβαλλόμενο οικονομικό περιβάλλον. Το νέο πλαίσιο της εισόδου του ιδιωτικού τομέα στη λιμενική βιομηχανία δίνουν οι νόμοι 3389/2005 και 3333/2005. Ο πρώτος αποτελεί το νόμο πλαίσιο για τις συμπράξεις ιδιωτικού και δημόσιου φορέα και οι διατάξεις του αγγίζουν και την λιμενική βιομηχανία. Αυτό που πρέπει άμεσα να γίνει πράξη από πλευράς ΥΕΝ είναι η τροποποίηση όλων των ισχυόντων αποφάσεων και κανονισμών ώστε οι διατάξεις του νέου νόμου να μπορούν να βρουν εφαρμογή στο εθνικό μας λιμενικό σύστημα. Ο

δεύτερος νόμος αναφέρεται αναλυτικά στην ίδρυση και λειτουργία των εμπορευματικών κέντρων δίνοντας λεπτομέρειες για τους όρους σύστασης και τις προϋποθέσεις λειτουργίας αυτών (ΥΕΝ,2007).

Σημαντικό επίσης ενδιαφέρον παρουσιάζει η μορφή του εθνικού λιμενικού συστήματος όπως αυτό διαμορφώνεται με την υπάρχουσα νομοθεσία.

Πιο συγκεκριμένα λοιπόν το εθνικό σύστημα λιμένων αποτελούν:

- Δώδεκα (12) μεγάλοι λιμένες, δηλαδή Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Αλεξανδρούπολης, Βόλου, Ελευσίνας, Ηρακλείου, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Κέρκυρας, Λαυρίου, Πάτρας και Ραφήνας οι οποίοι σύμφωνα με τους νόμους (Ν. 2688/1999, Α' 40/01-03-1999 και Ν. 2932/2001, ΦΕΚ Α' 145/27-06-2001) λειτουργούν με τη μορφή του 'Οργανισμού Λιμένα Α.Ε'. Από αυτούς οι 'Οργανισμοί Λιμένα Πειραιώς' (ΟΛΠ) και Θεσσαλονίκης Α.Ε (ΟΛΘ), σύμφωνα με τις διατάξεις του πρώτου νόμου μετατράπηκαν σε Α.Ε. εισηγμένες στο χρηματιστήριο Αθηνών. Με εξαίρεση τους 'ΟΛΠ' και 'ΟΛΘ' αποκλειστικός μέτοχος των άλλων 'ΟΛ' είναι το ελληνικό δημόσιο. Το διοικητικό συμβούλιο των παραπάνω ΑΕ αποτελείται από εκπροσώπους φορέων όπως οι δημοτικές και νομαρχιακές αρχές της περιοχής, καθώς επίσης και από συλλόγους εργαζομένων στους λιμένες. Η ελληνική νομοθεσία προβλέπει ένα μεγάλο ποσοστό αυτονομίας στις δράσεις των παραπάνω οργανισμών, οι οποίες όμως θα πρέπει να συμφωνούν με τα πλαίσια της εθνικής λιμενικής πολιτικής και όπως αυτή ορίζεται από την εκάστοτε ηγεσία του ΥΕΝ.

- Τριάντα εννέα (39) Λιμενικά Ταμεία, των οποίων την εποπτεία διατηρεί ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, όπως ορίζει στις διατάξεις του το άρθρο 10 του Ν. 2987/2002 (ΦΕΚ Α' 27/21-02-2002).

- Τριάντα δύο (32) Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία και ένα (1) Νομαρχιακό Λιμενικό Ταμείο (Ν. Λασιθίου), τα οποία έχουν συσταθεί κατόπιν της εφαρμογής των διατάξεων του άρθρου 28 του Ν. 2738/1999 (ΦΕΚ Α' 180/09-09-1999).

- 1.250 περιφερειακοί λιμένες, μαρίνες, αλιευτικά καταφύγια και λιμενίσκοι, καταχωρημένα σε 188 Κεντρικά Λιμεναρχεία, Λιμεναρχεία, Υπολιμεναρχεία και Λιμενικούς Σταθμούς.

Οι λιμένες της Χώρας κατατάσσονται σύμφωνα με την ΚΥΑ αριθ. 3514.96/02/92 (ΦΕΚ Β' 440/07-07-1992) των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας & Δημοσίων Έργων, Εξωτερικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, στις ακόλουθες κατηγορίες:

- **Λιμένες εθνικής σημασίας** (Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Βόλου, Πάτρας, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Αλεξανδρούπολης, Ηρακλείου, Κέρκυρας, Μυτιλήνης, Ρόδου, Χαλκίδας, Κύμης, Ελευσίνας, Λαυρίου, Ραφήνας, Αιγίου, Καλαμάτας, Ρεθύμνου, Σύρου, Σούδας, Κω, εκ των οποίων οι έντεκα πρώτοι εμφανίζουν διεθνές ενδιαφέρον).
- **Λιμένες μείζονος ενδιαφέροντος** (Λάγος, Ν. Μουδανιών, Στυλίδας, Κορίνθου, Κατάκολου, Κυλλήνης, Πύλου, Γυθείου, Ναυπλίου,, Ιτέας, Ζακύνθου, Πόρου, Κεφαλληνίας, Πρέβεζας, Σητείας, Καστελίου Κισσάμου, Καλών λιμένων, Βαθέως Σάμου, Μύρινας Λήμνου, Χίου, Μυκόνου, Πάρου, Αμφίπολης).
- **Λιμένες τοπικής σημασίας**, που περιλαμβάνουν όλους τους υπόλοιπους λιμένες της χώρας (YEN,2006:22).

Τα παραπάνω λοιπόν νομοθετήματα αποτελούν κατά κύριο λόγο τα σύγχρονα εργαλεία του YEN στην προσπάθειά για την εφαρμογή μιας εκσυγχρονιστικής λιμενικής πολιτικής.

9. Εμπορευματική και Τουριστική Κίνηση

Σημαντικό μέρος της μελέτης για την ανταγωνιστικότητα και την ανάπτυξη των ελληνικών λιμένων αποτελεί και η μελέτη των μέχρι τώρα στατιστικών στοιχείων που σχετίζονται με αυτούς. Οι στατιστικοί δείκτες που παρατίθενται και σχολιάζονται σε αυτή την ενότητα δύνανται να μας προσδώσουν μια ικανοποιητική εικόνα για τις επιδόσεις, τόσο της ελληνικής ναυτιλίας, όσο και της δυναμικότητας των λιμανιών της χώρας μας και αποτελούν μία από τις ποσοτικοποιημένες βάσεις για την αντικειμενικότερη πρόβλεψη της εξέλιξης των ελληνικών λιμανιών στο άμεσο μέλλον.

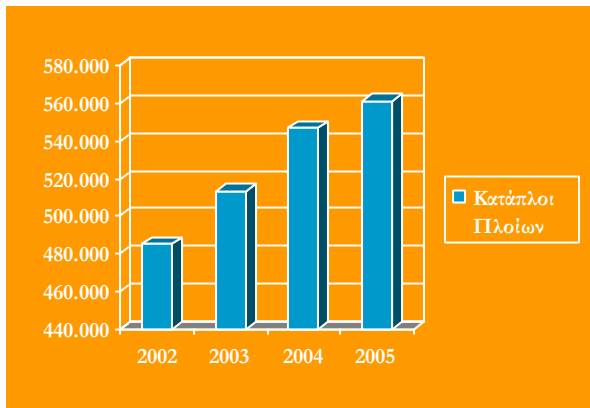
Ο πρώτος στατιστικός δείκτης ο οποίος μας παρέχει σημαντικές πληροφορίες για τη ναυτική κίνηση της χώρας μας, αναφέρεται στον αριθμό των πλοίων (ανεξαρτήτου ιδιότητας και εθνικότητας) που κατέπλευσαν στα ελληνικά λιμάνια για τα έτη 2002-2005.



Εικόνα 21: Σύγχρονο επιβατικό ελληνικό πλοίο(Πηγή:Marinews.gr)

Μια πρώτη ματιά στα στοιχεία μας δείχνει την ανοδική πορεία που διακρίνει την κίνηση στους λιμένες της χώρας μας. Πιο συγκεκριμένα το 2005 σε όλα τα ελληνικά λιμάνια κατέπλευσαν 561.330 πλοία ενώ για τα έτη 2002, 2003, και 2004 ο αριθμός των πλοίων ήταν 484.915, 513.599 και 546.643 αντίστοιχα. Είναι φανερό λοιπόν η από έτος σε έτος και σχεδόν σταθερή αύξηση των πλοίων που υποδέχτηκαν τα ελληνικά λιμάνια τα τέσσερα αυτά χρόνια, ενώ επιπρόσθετα ανατρέχοντας στα αντίστοιχα στοιχεία για το έτος 2001 (ΕΣΥΕ,2007), χρονιά κατά την οποία ο κατάπλους των πλοίων στα ελληνικά λιμάνια ανήλθε στις 278.568, αντιλαμβανόμαστε ότι τα λιμάνια μας μέσα σε μία πενταετία υποδέχτηκαν υπερδιπλάσιο αριθμό πλοίων. Τα λιμάνια με τη μεγαλύτερη κίνηση για το έτος 2005 είναι ο Πειραιάς, τα Μέγαρα, η Ηγουμενίτσα και ο Πόρος όπου υποδέχτηκαν 29.079, 17.063, 14.845 και 13.416 πλοία αντίστοιχα. Είναι φανερό από αυτά τα στοιχεία ότι η μεγάλη κίνηση του λιμανιού του Πειραιά

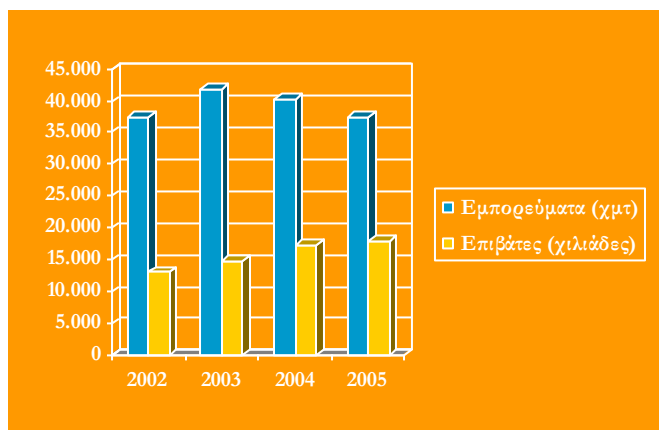
συμπαράσχει και τα λιμάνια που βρίσκονται πλησιέστερα γεωγραφικά με αυτό (ΕΣΥΕ,2007).



Διάγραμμα 3: Κατάπλοι πλοίων στα ελληνικά λιμάνια 2002-2005(Πηγή: ΕΣΥΕ)

Ο δεύτερος στατιστικός δείκτης αφορά την ναυτιλιακή κίνηση της ακτοπλοΐας μας για τα έτη 2002-2005, μετρώντας τη διακίνηση επιβατών και εμπορευμάτων στα κυριότερα λιμάνια της χώρας μας. Αναφορικά με την διακίνηση των εμπορευμάτων ο δείκτης μας δείχνει για το 2005 μια πτωτική τάση στον συνολικό αριθμό διακίνησης. Ωστόσο, δεν μπορούμε να εξάγουμε ασφαλή συμπεράσματα για την τάση της διακίνησης εμπορευμάτων στη χώρα μας χωρίς να περιμένουμε τα στοιχεία των επόμενων ετών, αφού το 2005 (37.471 χιλιάδες μετρικοί τόνοι) μπορεί να διακινήθηκαν λιγότερα εμπορεύματα από το 2003 (41.820 χ.μ.τ.) και το 2004 (40.174 χ.μ.τ.) αλλά ο αριθμός παραμένει σχεδόν ίδιος με τα εμπορεύματα που διακινήθηκαν το 2002 (37.596 χ.μ.τ.) και μεγαλύτερος από αυτά του 2001 (34.578 χ.μ.τ.) (ΕΣΥΕ,2007). Το λιμάνι από το οποίο εκφορτώθηκαν τα περισσότερα εμπορεύματα είναι το λιμάνι του Βόλου (3.343 χμτ.), ενώ από το λιμάνι της Ελευσίνας φορτώθηκε ο μεγαλύτερος αριθμός εμπορευμάτων (4.304 χμτ.). Αναφορικά τώρα με τη διακίνηση επιβατών τα πράγματα είναι πιο ξεκάθαρα αφού είναι φανερή η αύξηση των αριθμών την τελευταία πενταετία. Έτσι το 2005 διακινήθηκαν 17.937.000 περίπου επιβάτες από τα λιμάνια της χώρας μας, ενώ οι αντίστοιχοι αριθμοί για τα έτη 2002, 2003 και 2004 ήταν περίπου 13.124.000, 14.905.000 και 17.306.000 επιβάτες αντίστοιχα. Τα λιμάνια του λεκανοπεδίου, Πειραιάς και Ραφήνα, όπως και τα προηγούμενα έτη, έτσι και το 2005 δέχτηκαν τον μεγαλύτερο όγκο επιβιβασθέντων και αποβιβασθέντων επιβατών. Για τον Πειραιά λοιπόν οι αποβιβασθέντες επιβάτες άγγιξαν τους 5.049.000 και οι επιβιβασθέντες τους 5.284.000, ενώ για τη Ραφήνα τα αντίστοιχα νούμερα ήταν 988.000 και 1.015.000. Τέλος τον ίδιο χρόνο τους περισσότερους επιβάτες διακίνησαν

τα πλοία των ακτοπλοϊκών γραμμών του Αργοσαρωνικού (3.266.000 επιβάτες) (ΕΣΥΕ,2007).

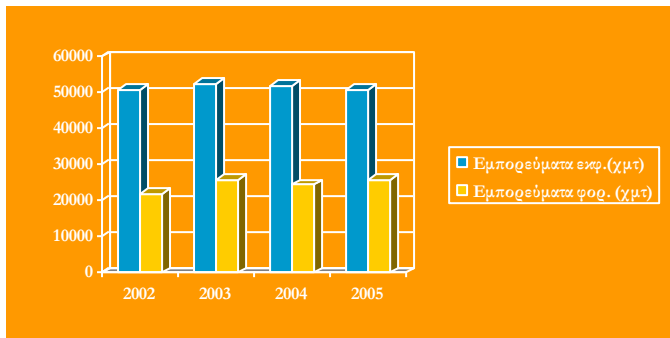


Διάγραμμα 4: Διακίνηση εμπορευμάτων και επιβατών 2002-2005 (Πηγή:ΕΣΥΕ)

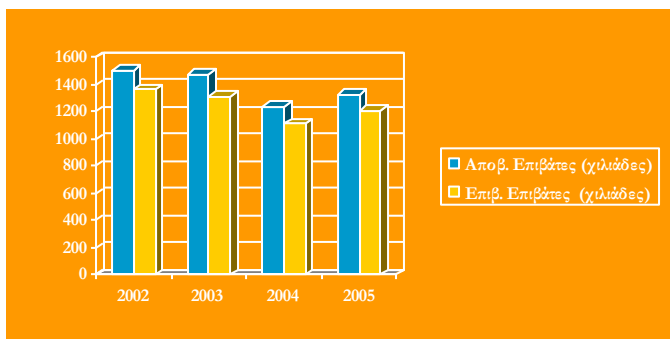
Κλείνοντας την αναφορά μας στα στατιστικά στοιχεία, έχει εξαιρετικό ενδιαφέρον να εξετάσουμε την διεθνή δραστηριότητα των λιμένων μας. Το 2005 αποβιβάστηκαν στους λιμένες της χώρας μας 1.321.000 επιβάτες από τα λιμάνια του εξωτερικού ενώ επιβιβάστηκαν με κατεύθυνση προορισμούς του εξωτερικού περίπου 1.209.000 επιβάτες. Τη μερίδα του λέοντος στα διεθνή δρομολόγια κατέχουν τα λιμάνια της Δυτικής Ελλάδας όπως η Πάτρα και η Ηγουμενίτσα, τα οποία εξυπηρετούν κυρίως την ακτοπλοϊκή σύνδεση μεταξύ Ελλάδας και Ιταλίας. Οι αριθμοί για το 2005 είναι μειωμένοι σε σχέση με αυτούς του 2002 και του 2003 ενώ αντίθετα είναι αυξημένοι σε σχέση με το 2004. Και σε αυτή την περίπτωση ασφαλή συμπεράσματα θα εξαχθούν όταν θα γνωρίζουμε και τα στοιχεία των επόμενων ετών συνυπολογίζοντας τη διεθνοποίηση των αγορών της Ανατολής, τον εξευρωπαϊσμό της Τουρκίας με την ταυτόχρονη διάνοιξη ακτοπλοϊκών επιβατικών γραμμών όπως η γραμμή Βόλου-Σμύρνης. Σημαντικό στοιχείο επίσης από τους συγκεκριμένες στατιστικές είναι το γεγονός ότι καθ' όλη την τετραετία, η διεθνής επιβατική κίνηση στο μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας μας, τον Πειραιά, είναι σχεδόν μηδενική. Αναφορικά τώρα με την διεθνή κίνηση εμπορευμάτων, αυτή παρά τις μικρές αυξομειώσεις από έτος σε έτος εμφανίζεται αυξημένη μέσα στην πενταετία 2001-2005. Συγκεκριμένα για το έτος 2005 από τα λιμάνια μας φορτώθηκαν 25.670.000 (μτ) εμπορευμάτων με σκοπό την εξαγωγή τους σε λιμένες του εξωτερικού, ενώ εκφορτώθηκαν εμπορεύματα 50.764.000 (μτ.) από πλοία που προερχόταν από λιμάνια άλλων χωρών. Ο διπλάσιος αριθμός των εισαγόμενων φορτίων υποκρύπτει και το αρνητικό ισοζύγιο εισαγωγών-εξαγωγών που χαρακτηρίζει τη χώρα μας. Τέλος τον μεγαλύτερο όγκο εισαγόμενων εμπορευμάτων τον δέχεται ο λιμένας της Θεσσαλονίκης αφού για το 2005 εκφορτώθηκαν

Η Ανταγωνιστικότητα των Ελληνικών Λιμένων και οι Πολιτικές για την Ανάπτυξή τους
Νιαβής Σπύρος

εμπορεύματα περίπου 9.830.000 (μτ.) ενώ ο μεγαλύτερος όγκος εξαγωγικών εμπορευμάτων εκφορτώθηκε από το λιμάνι του Πειραιά (5.402.000 μτ.) (ΕΣΥΕ,2007).



Διάγραμμα 5: Διεθνής Κίνηση **Εκφορτωθέντων** και **Φορτωθέντων** Εμπορευμάτων: 2002-2005 (Πηγή: ΕΣΥΕ)



Διάγραμμα 6: Διεθνής Κίνηση **Αποβιβασθέντων** και **Επιβιβασθέντων** Επιβατών: 2002-2005 (Πηγή: ΕΣΥΕ)

Οι παραπάνω δείκτες μας εξηγούν με τον καλύτερο τρόπο γιατί η Ελλάδα θεωρείται μια ναυτική χώρα. Λαμβάνοντας υπόψη και τα στοιχεία της EUROSTAT για το έτος 2004 βάση των οποίων παρατηρείται μια σημαντική αύξηση των μεταφερόμενων φορτίων δια θαλάσσης για την τετραετία 2000-2004, το συμπέρασμα που βγαίνει είναι ότι οι λιμένες μας αποτελούν και θα συνεχίζουν να αποτελούν ίσως το σημαντικότερο και ζωντανότερο κρίκο στην εθνική μεταφορική αλυσίδα.



Διάγραμμα 7: Μεταφερόμενο φορτίο δια θαλάσσης στις κυριότερες χώρες της ΕΕ για τα έτη 2001-2004 (Πηγή: Eurostat)

Γίνεται λοιπόν φανερό ότι, παρά το γεγονός ότι στις περισσότερες δραστηριότητες πρωταρχικό ρόλο φαίνεται να διαδραματίζουν τα λιμάνια της ευρύτερης περιοχής της Αττικής (Πειραιάς, Ραφήνα, Μέγαρα), υπάρχουν δραστηριότητες όπου περιφερειακά λιμάνια κρατούν τα σκήπτρα. Εξετάζοντας κανείς πιο αναλυτικά τα στοιχεία που παρατίθενται στους πίνακες του παραρτήματος, θα διαπιστώσει πως τα λιμάνια σχεδόν όλης της χώρας παραμένουν ζωντανά και ενεργά και μάλιστα είτε, λόγω γεωγραφικής θέσης, είτε, λόγω διαφοροποίησης των υποδομών αρχίζουν να εμφανίζουν μια τάση εξειδίκευσης σε διάφορες ναυτιλιακές λειτουργίες. Ενδεικτικά αναφέρουμε πως η χωροθέτηση του λιμανιού της Πάτρας το καθιστά ως ένα λιμάνι έντασης διεθνών μεταφορών, ενώ η άριστη σύνδεση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης με το σιδηροδρομικό δίκτυο, το καθιστά ως μια γέφυρα διακίνησης προϊόντων τόσο με τον βαλκανικό όσο και με τον ευρύτερο ευρωπαϊκό χώρο. Το συμπέρασμα λοιπόν που εξάγεται από την εξέταση των παραπάνω δεικτών είναι πως τα λιμάνια της χώρας μας αποτελούν εν δυνάμει δέκτες μιας συνετής αποκεντρωτικής ναυτιλιακής πολιτικής η οποία, με τις κατάλληλες επεμβάσεις, τόσο στις άυλες όσο και στις υλικές τους υποδομές, καθώς επίσης και με τη διαμόρφωση ενός αναπτυξιακού θεσμικού πλαισίου, θα μπορέσει να συμβάλει στην ισόρροπη και πολυκεντρική ανάπτυξη της χώρας μας.



Εικόνα 22:Επιβίβαση οχημάτων σε Ελληνικό F/B πλοίο(Πηγή:Kykladesnews.gr)

10. Παραγωγικότητα Λιμένων και Συμπράξεις Δημόσιου – Ιδιωτικού Τομέα

Τα λιμάνια ανήκουν στον τριτογενή τομέα παραγωγής αφού παρέχουν υπηρεσίες προς τα πλοία, τα φορτία και τους επιβάτες. Ο βαθμός της ικανοποίησης, που επιτυγχάνεται πάνω στη βάση προκαθορισμένων δεδομένων, θα δείξει το επίπεδο της απόδοσης ενός λιμανιού που έχει επιτευχθεί (Παρδάλη, 1997: 180).

Αν γνωρίζουμε τις λειτουργίες των σύγχρονων σταθμών εμπορευματοκιβωτίων, είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε ότι, το ύψος της παραγωγικότητας σε ένα τέτοιο σταθμό οριοθετείται από φυσικούς και θεσμικούς παράγοντες ή συνδυασμό αυτών.

Α. Στους φυσικούς περιλαμβάνονται: η περιοχή, το σχήμα, οι έξοδοι και οι προσβάσεις στο σταθμό των εμπορευματοκιβωτίων, ο αριθμός και ο τύπος του εξοπλισμού του, καθώς και ο τύπος και τα χαρακτηριστικά των πλοίων που χρησιμοποιούν το σταθμό. Η έλλειψη των απαραίτητων γερανών, ο ανεπαρκής χώρος, ο κακός σχεδιασμός των προβλητών, η ακατάλληλη χρήση της προκυμαίας, τα ακατάλληλα μέσα διευκόλυνσης που παρέχονται στην είσοδο του και η δύσκολη οδική πρόσβαση είναι όλοι φυσικοί περιοριστικοί παράγοντες.

Β. Στους θεσμικούς παράγοντες, που είναι και πιο δύσκολο να καθοριστούν περιλαμβάνονται: κανονισμοί των εργατικών συνδικάτων, ταυτόχρονος χειρισμός εμπορευματοκιβωτίων εισαγωγής και εξαγωγής, οι τελωνιακοί κανονισμοί, οι κανόνες ασφαλείας κ.α.

Οι θεσμικοί παράγοντες μπορεί να επιβληθούν στη λιμενική αρχή που χειρίζεται εμπορευματοκιβώτια από οποιαδήποτε επιχείρηση του συστήματος μοναδοποίησης. Για παράδειγμα, ένας μεταφορέας μπορεί να απαιτεί να δέχονται στο λιμάνι τα εμπορευματοκιβώτια του οποιαδήποτε στιγμή πριν την αναχώρηση του πλοίου. Αυτό απαιτεί να έχει γίνει πρόβλεψη για τα εμπορευματοκιβώτια που θα φτάσουν αργά και για τυχόν προσαρμογές που πρέπει να γίνουν την τελευταία στιγμή στο σχέδιο στοιβασίας. Ένα άλλο παράδειγμα μεταφορέα που περιορίζει την παραγωγικότητα του σταθμού, είναι αυτός που απαιτεί να επισπεύσει τη φόρτωση σημαντικών εμπορευματοκιβωτίων, όσο περισσότερο γίνεται με την άφιξη του πλοίου. Αυτό αναγκάζει το διαχειριστή του τερματικού λιμενικού σταθμού να εγκαταστήσει προκαταρκτικές θέσεις γερανών που να συμπίπτουν με τους χώρους όπου τοποθετούνται τα «καυτά φορτία». Μόνο μετά τη φόρτωση των εμπορευματοκιβωτίων μπορεί να γίνει ένας αποτελεσματικός σχεδιασμός της τοποθέτησης των γερανών. Ένα

άλλο παράδειγμα θεσμικού περιοριστικού παράγοντα θα μπορούσε να είναι ένας κανόνας σωματείου, που να απαιτεί τη σύνθεση της «πόστας¹⁰» με όχι ορθολογικά κριτήρια κ.α. Οι θεσμικοί παράγοντες, ειδικά οι απαιτήσεις των μεταφορέων που επιβάλλονται στο διαχειριστή του λιμενικού τερματικού σταθμού, είναι τόσο πιεστικοί όσο και οι φυσικοί. Συχνά αυτοί οι περιοριστικοί παράγοντες μπορούν να μετριαστούν ή να ελαττωθούν, αυτό βέβαια απαιτεί αύξηση του κόστους ή μια αναδιαμόρφωση των προτεραιοτήτων (Παρδάλη, 1997: 232).

Τα παραπάνω προβλήματα αντιμετωπίζονται σε όλους τους τύπους των λιμένων, με αποτέλεσμα να δημιουργείται πρόβλημα στην παραγωγικότητά τους. Συχνά τα ανωτέρω αναφέρονται με μεγαλύτερη ένταση στα λιμάνια αποκλειστικά δημόσιου χαρακτήρα όπως είναι τα ελληνικά. Η συμμετοχή ιδιωτών επενδυτών, κάμπτει με μεγαλύτερη ευκολία τέτοιου είδους εμπόδια.

Παράλληλα, οι ταχύτατες εξελίξεις στον τομέα των διεθνών μεταφορών με την ραγδαία αύξηση του όγκου φορτίων και την συνεχόμενη άνοδο των συνδυασμένων μεταφορών, είναι σίγουρο πως έχουν μεταβάλλει τον όγκο και το είδος των διατιθέμενων υποδομών, καθώς επίσης και το πλήθος των υπηρεσιών που πρέπει να προσφέρει ένας συγκοινωνιακός κόμβος ώστε να μπορεί να ανταποκρίνεται επαρκώς στα νέα αυτά δεδομένα. Η λιμενική παραγωγή τείνει όλο και περισσότερο να γίνει παραγωγή εντάσεως κεφαλαίου γεγονός που καθιστά τις λιμενικές αρχές αδύναμες στο να παρέχουν όλο το κεφάλαιο και να επωμίζονται τον επιχειρηματικό κίνδυνο εξολοκλήρου. Ο εξισορροπητικός παράγοντας των νέων αυτών δεδομένων είναι ο ιδιωτικός παράγοντας και η ανάληψη από μέρους του επενδυτικών δράσεων στη εντός της λιμενικής βιομηχανίας (Παρδάλη, 1997:36).

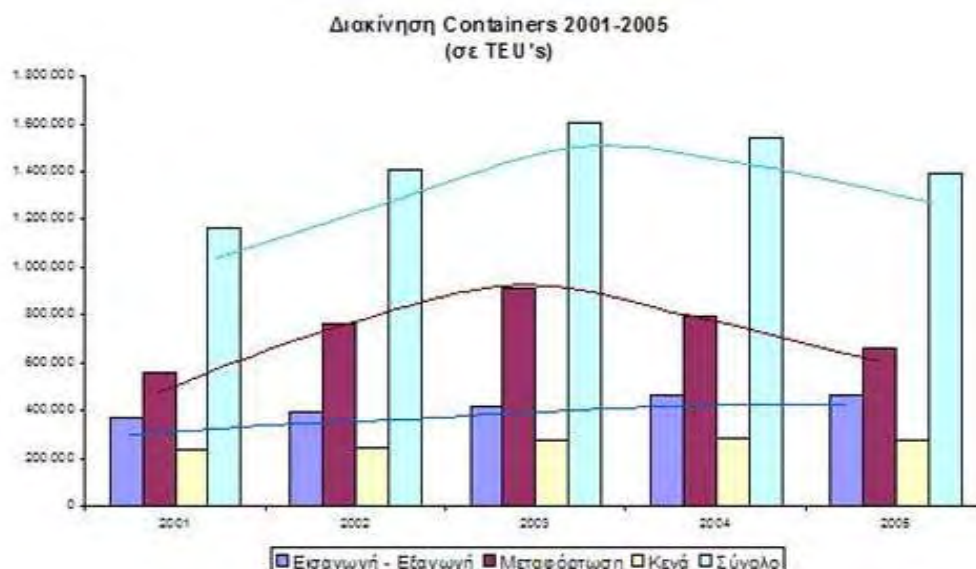


Εικόνα 23:Οι εγκαταστάσεις του λιμανιού της Χάβρης (Πηγή: ESPO)

¹⁰ «Πόστα»: Ομάδα λιμενεργατών που εργάζεται εναλλάξ στις φορτοεκφορτώσεις πλοίων.

Στα πλαίσια αυτών των εξελίξεων είναι λοιπόν αναγκαίος ο επαναπροσδιορισμός της πολιτικής που ακολουθείται σήμερα στη χώρα μας σχετικά με τη διοίκηση, εκμετάλλευση και εκσυγχρονισμό των ελληνικών λιμένων. Οι λέξεις κλειδιά που θα πρέπει να αποτελέσουν τις κατευθυντήριες αρχές για τη νέα αυτή πολιτική είναι η προσαρμοστικότητα και η ευελιξία αναφορικά με τα νέα παγκόσμια μεταφορικά δεδομένα. Επιπλέον η χάραξη της οποιασδήποτε λιμενικής πολιτικής θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη της πως το λιμενικό προϊόν χαρακτηρίζεται ως ετερογενές, με συνέπεια να ανταποκρίνεται δυσκολότερα στις βραχυχρόνιες διακυμάνσεις της ζήτησης, ενώ η διαπλοκή του με προβλήματα πολεοδομικού, περιβαλλοντικού οικονομικού ακόμα και αμυντικού χαρακτήρα το καθιστούν εξαιρετικά ιδιαίτερο και ανομοιογενές (Χλωμούδης, 2001:15).

Είναι σαφές ότι τα ελληνικά λιμάνια παρά τη συνολική αύξηση των εμπορικών δραστηριοτήτων που παρατηρείται σε αυτά, αποδυναμώνονται συγκρινόμενα με τις επιδόσεις των λιμένων τόσο σε παγκόσμιο επίπεδο όσο και σε επίπεδο ΕΕ. Ενδεικτικά θα αναφέρουμε ότι η θέση του λιμένος Πειραιώς έχει πέσει από το Νο. 41 στην παγκόσμια λίστα «container ports» το 1998, στο Νο. 50 το 2003, στο Νο. 56 το 2004 και στο Νο. 60 το 2005 (Ψαραύτης: 2006:2). Η πτωτική τάση στη διακίνηση containers φαίνεται καθαρά και από το παρακάτω διάγραμμα:



Διάγραμμα 8: Η διακίνηση Containers από το λιμάνι του Πειραιά 2001-2005 (Πηγή: ΟΛΠ)

Τέλος, σημαντική αναφορικά με τα προλεγόμενα κρίνεται και η έκθεση της ESPO για τα έτη 2005-2006 στην οποία παρουσιάζεται η διαχρονική θέση του λιμανιού του Πειραιά καθώς και άλλων 14 λιμανιών της ΕΕ, αναφορικά με τις επιδόσεις τους στη διακίνηση Container. Και εδώ γίνεται φανερό πως παρά την αύξηση που

παρατηρήθηκε το 2006, το λιμάνι υποχώρησε κατά δύο θέσεις στην κατάταξη αφού στα υπόλοιπα λιμάνια σημειώθηκαν σαφώς μεγαλύτερες αυξήσεις.

Table 10: Top-15 European container ports for selected years (teu)								
	1995		2000		2005		2006	2006 vs 1995
Rotterdam	4,786,577	Rotterdam	6,280,000	Rotterdam	9,288,349	Rotterdam	9,690,052	+102%
Hamburg	2,890,181	Hamburg	4,248,247	Hamburg	8,087,545	Hamburg	8,861,545	+207%
Antwerp	2,329,135	Antwerp	4,082,334	Antwerp	6,482,061	Antwerp	7,018,799	+201%
Felixstowe	1,898,201	Felixstowe	2,853,074	Bremerhaven	3,735,574	Bremerhaven	4,449,624	+192%
Bremerhaven	1,526,421	Bremerhaven	2,712,420	Algeciras	3,179,614	Algeciras	3,244,640	+234%
Le Havre	1,154,714	Gioia Tauro	2,652,701	Gioia Tauro	3,160,981	Felixstowe *	3,000,000	+58%
Algeciras	970,426	Algeciras	2,009,122	Felixstowe *	2,730,000	Gioia Tauro	2,938,176	+18461%
La Spezia	965,483	Genoa	1,500,632	Valencia	2,409,821	Valencia	2,612,139	+284%
Barcelona	703,807	Le Havre	1,464,901	Le Havre	2,118,509	Barcelona	2,317,368	+229%
Leghom	689,324	Barcelona	1,387,570	Barcelona	2,071,481	Le Havre *	2,130,000	+84%
Valencia	681,080	Valencia	1,308,010	Genoa	1,624,964	Genoa	1,657,000	+169%
Tilbury	671,827	Piraeus	1,161,099	Zeebrugge	1,407,933	Zeebrugge	1,653,493	+213%
Genoa	615,242	Southampton	1,060,708	Piraeus	1,394,512	Marsaxlokk *	1,450,000	+182%
Southampton	600,137	Marsaxlokk	1,033,052	Southampton	1,375,000	Southampton	1,516,000	+153%
Zeebrugge	528,478	Zeebrugge	965,345	Marsaxlokk	1,309,000	Piraeus *	1,400,000	+45%
Top-3	10,005,893	Top-3	14,610,581	Top-3	23,857,955	Top-3	25,570,396	+156%
Top-10	17,914,269	Top-10	29,191,001	Top-10	43,263,935	Top-10	46,262,343	+158%
Top-15	21,011,033	Top-15	34,719,215	Top-15	50,375,344	Top-15	53,938,836	+157%

Source: IZMMA based on figures of Online and respective port authorities
 * Estimate

Πίνακας 2: Επιδόσεις των 15 κορυφαίων Container Ports της ΕΕ 1995-2006(Πηγή:ESPO)
 Καθίσταται λοιπόν φανερό ότι ήρθε η ώρα για αποφάσεις και διαρθρωτικές αλλαγές οι οποίες θα δώσουν την απαιτούμενη ώθηση στα λιμάνια μας, ώστε οι επερχόμενες επενδύσεις να συμβάλλουν ανεμπόδιστα στην αύξηση της σχετικής θέσης των λιμένων μας στο διεθνές επίπεδο (Chlomoudis & Pallis,2000:8-9).

11. Η Συμμετοχή των Ιδιωτών Επενδυτών: Μια Νέα Ευκαιρία και Πρόκληση για τα Ελληνικά Λιμάνια

Οι κινήσεις της ηγεσίας του YEN μετά το 2004 δείχνουν, ανεξάρτητα από το αποτέλεσμα που θα επιφέρουν, πως τουλάχιστον το ζήτημα της αναδιάρθρωσης των λιμένων έχει γίνει αντιληπτό. Κορωνίδα της μέχρι τώρα λιμενικής πολιτικής της νέας κυβέρνησης είναι η ψήφιση του νόμου 3389/2005 ο οποίος αφορά τις συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ), ώστε να προωθηθεί η συμμετοχή της ιδιωτικής πρωτοβουλίας στη λιμενική βιομηχανία. Είναι φανερό πως με την είσοδο του ιδιωτικού τομέα στην κατασκευή και εκμετάλλευση των υποδομών και των ανωδομών των ελληνικών λιμένων ανατρέπεται ολοκληρωτικά το καθεστώς που ίσχυε μέχρι σήμερα σε αυτά, ενώ το κράτος αναμένεται να έχει κέρδη που έχουν να κάνουν με την ταχύτερη εκτέλεση των έργων, την εξοικονόμηση κρατικών κεφαλαίων την μεταφορά τεχνογνωσίας στο δημόσιο καθώς και τη γενικότερη βελτίωση των προσφερόμενων υπηρεσιών (YEN,2006:55-56). Το ερώτημα που γεννάται λοιπόν είναι αν αρκεί μόνο η είσοδος του ιδιωτικού τομέα στη λιμενική βιομηχανία ώστε τα λιμάνια μας να καταφέρουν να αντέξουν στις διεθνείς πιέσεις ή πρέπει αυτή να ακολουθηθεί και από άλλες εκσυγχρονιστικές πρωτοβουλίες.

Είναι γεγονός πως το καθεστώς που επικρατούσε στα λιμάνια μας με την διοίκηση και την παροχή των υπηρεσιών να ελέγχεται ουσιαστικά από το κράτος (Service port) αποτελούσε τροχοπέδη για την ανάπτυξή τους. Ακόμα και τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης τα οποία λειτουργούν ως εισηγμένες ανώνυμες εταιρείες είναι ξεκάθαρο πως δεν μπορούν να ανταποκριθούν στα νέα διεθνή δεδομένα. Η είσοδος του ιδιωτικού τομέα έρχεται να προσδώσει στα ελληνικά λιμάνια την μορφή που έχουν πολλά ευρωπαϊκά δημόσια λιμάνια όπως το Ρότερνταμ, το Αμβούργο, η Αμβέρσα, η Βαρκελώνη, η Γένοβα κ.α., τα οποία ενώ τελούν υπό κρατική διοίκηση παραχωρούν τις υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης σε ιδιωτικές εταιρείες σύμβασης μακροχρόνιας παραχώρησης (Landlord Ports) (Ψαράυτης,2006:1-3 και Pallis & Vaggelas,2005,119-121).



Εικόνα 24:Το λιμάνι του Αμβούργου (Πηγή: ESPO)

Η πρώτη λοιπόν σχετιζόμενη με την εφαρμογή του συγκεκριμένου νόμου κίνηση της Κυβέρνησης ήταν η απόφαση για την παραχώρηση του συνόλου των Σταθμών Εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ) των δυο μεγάλων λιμανιών της χώρας (Πειραιώς και Θεσσαλονίκης) σε ιδιώτες. Η απόφαση αυτή έφερε την άμεση αντίδραση των συνδικαλιστών λιμενεργατών, οι οποίοι κατηγορούν την κυβέρνηση για «ξεπούλημα» των δύο λιμανιών, θεωρώντας πως με την ανάληψη της ιδιωτικής πρωτοβουλίας θίγονται τα εργασιακά τους δικαιώματα (In.gr,2006 και reporter.gr,2006 και Ψαράκης,2006:2-4). Η έκταση της παρούσης εργασίας δεν μας επιτρέπει να επεκταθούμε στο συγκεκριμένο ζήτημα παρά μόνο να δούμε περιληπτικά το τι ακριβώς προβλέπει αυτή η σύμβαση. Οι οργανισμοί λοιπόν των δύο λιμανιών προβλέπεται μέσω διαγωνισμού ότι θα εκχωρήσουν σε έναν ιδιώτη την εκμετάλλευση των συγκεκριμένων προβλητών για την διαχείριση των εμπορευματοκιβωτίων. Ως πιθανότερος για την ανάληψη της διαχείρισης των προβλητών φαντάζει η κινεζικών συμφερόντων ναυτιλιακή μεταφορική εταιρεία ‘COSCO’ με την οποία το ελληνικό κράτος μέσω των φορέων του βρίσκεται σε διαρκείς διαπραγματεύσεις για τη δραστηριοποίησή της και σε άλλα λιμάνια, ενώ έμπρακτο ενδιαφέρον έχουν παρουσιάσει οι εταιρείες ‘CSCL’, ‘Huchison’, ‘Dubai Ports World’ και ‘Maersk’, με τις δύο τελευταίες να ενδιαφέρονται κυρίως για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης (Marinews.gr,2007 και Express.gr, 2007). Το μεγάλο ζήτημα στο οποίο αναφερθήκαμε παραπάνω είναι πως η παραχώρηση των προβλητών σε ένα μόνο ιδιώτη δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως απελευθέρωση της λιμενικής αγοράς. Το ιδιωτικό μονοπώλιο που

τείνει να αναπτυχθεί ίσως αποδειχτεί χειρότερο του κρατικού που μέχρι τώρα επικρατούσε αφού δεν θα επιδέχεται παρεμβάσεις σε θέματα όπως π.χ. είναι η τιμολογιακή πολιτική. Επιπρόσθετα το γεγονός του ότι ο 'ΟΛΠ' είχε παραπεμφθεί στην επιτροπή ανταγωνισμού για προνομιακή μεταχείριση της εταιρείας 'MSC' (Mediterranean Shipping Company), η οποία δραστηριοποιούνταν σε μικρό βαθμό στις εγκαταστάσεις του λιμανιού¹¹, καταδεικνύει το τι θα επακολουθήσει αν παραχωρηθεί ολόκληρος ο ΣΕΜΠΟ σε μία και μόνο εταιρεία. Σε όλα τα παραπάνω βέβαια θα πρέπει να αναγνωρίσουμε τις πιέσεις που δέχεται η ελληνική πλευρά από τα λιμάνια των άλλων χωρών, οι οποίες οδηγούν προς την παραχώρηση από μέρους της, όλο και ευνοϊκότερων όρων προς την εταιρεία που θα αναλάβει την είσοδο των κινέζικων προϊόντων στην δυτική αγορά μέσω των ελληνικών λιμένων, καθώς επίσης και την ανάγκη για την συνεργασία με έναν αποδεδειγμένα σοβαρό και φερέγγυο επενδυτή. Τέλος έστω και αν δεν είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε τα πλαίσια και τις δεσμεύσεις εκατέρωθεν στις διαπραγματεύσεις μεταξύ Ελλάδας και Κίνας οι οποίες τον τελευταίο καιρό είναι πραγματικά έντονες, το συγκεκριμένο ζήτημα εξακολουθεί να χρίζει μεγάλης προσοχής από την ελληνική πολιτεία, αφού η ιδιωτικοποίηση δεν θα πρέπει να αποτελεί αυτοσκοπό, αλλά θα πρέπει να γίνει ακόμα ένα εργαλείο στην συνεχή προσπάθεια της Ελλάδος για την ανάπτυξη του λιμενικού της συστήματος (Ψαράυτης, 2006:1-3 και Ψαράυτης, 2006:1-2 και Marinews, 2006).

Σημαντική επίσης για την ανάπτυξη των υποδομών και ανωδομών των ελληνικών λιμανιών κρίνεται και η σύναψη μεταξύ της Ελλάδος και της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (ETE), Πρωτοκόλλου Χρηματοδότησης ύψους 3 δις. € (Protocol for the financing of seaports in the territory of the Hellenic Republic), το οποίο πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για τις ανάγκες υλοποίησης της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής, της οποίας οι δαπάνες υπολογίζονται σε περίπου 6 δις € για τη δεκαετία 2005-2015 .

¹¹ Η παραπομπή του ΟΛΠ για ειδική μεταχείριση της MSC έμεινε στην ιστορία ως 'υπόθεση Σαρλή' αφού ο ΟΛΠ οδηγήθηκε στην επιτροπή ανταγωνισμού ύστερα από καταγγελία της «Sarlis Container Services SA». Η εισήγηση της Γενικής Διεύθυνσης της Επιτροπής Ανταγωνισμού προς την ολομέλεια προβλέπει την επιβολή προστίμου 4,5 εκ. ευρώ στον ΟΛΠ για τη σύναψη της 10ετούς προνομιακής σύμβασης με την "Mediterranean Shipping Company" για έργο εξυπηρέτησης πλοίων στο λιμάνι. Επίσης, στην εισήγηση προβλέπεται ότι ο ΟΛΠ θα πρέπει να αναθεωρήσει τη σύμβαση με την εταιρία και σε περίπτωση που δεν προσαρμοστεί με τις αποφάσεις της Επιτροπής Ανταγωνισμού θα κληθεί να καταβάλει επιπλέον πρόστιμο 5.000 ευρώ για κάθε ημέρα καθυστέρησης(Ψαράυτης, 2006 και Eranet.gr,2006)

Οι όροι του δανείου¹² κρίνονται ιδιαίτερα ευνοϊκοί ενώ οι δαπάνες που καλύπτει η 'ΕΤΕ' αφορούν όλο το φάσμα της υλοποίησης των έργων που θα ενταχθούν στο συγκεκριμένο πρωτόκολλο. Το κάθε πρόγραμμα, το οποίο θα πρέπει να εντάσσεται στη φιλοσοφία του Πρωτοκόλλου Χρηματοδότησης Λιμένων, θα εξετάζεται ανεξάρτητα και θα εντάσσεται στη στρατηγική της ανάπτυξης των λιμένων της χώρας. Στα πλαίσια αυτά, οι 12 'ΟΛ Α.Ε.' έχουν συντάξει τα αναπτυξιακά τους προγράμματα, τα οποία είτε βρίσκονται στο στάδιο αξιολόγησης είτε έχει αρχίσει η διαδικασία υλοποίησής τους. Ήδη στα πλαίσια εφαρμογής του πρωτοκόλλου έχουν ενταχθεί η χρηματοδότηση των παρεμβάσεων στην προβλήτα 1 του 'ΟΛΠ' και η επέκταση της προβλήτας 6 του 'ΟΛΘ'. Στα πλαίσια της ίδιας σύμβασης πρόκειται να ενταχθούν και έργα των άλλων λιμανιών της χώρας μας τα οποία περιγράφονται στα σχέδια ανάπτυξης του κάθε λιμανιού που έχει συντάξει το YEN σε συνεργασία με τις διοικήσεις τους (YEN,2006:23-25 και marinews.gr,2006 και kerdos.gr, 2005).



Εικόνα 25: Εργασίες κατασκευής του Νέου Λιμένα Πατρών (Πηγή:Patrasport.gr)

Τέλος ένα σημαντικό βήμα προς την απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών αποτελούν οι διατάξεις του νόμου 3333/2005 που προβλέπουν την ίδρυση εμπορευματικών κέντρων σε περιοχές πλησίον των θαλάσσιων κόμβων μας. Το πρώτο εμπορευματικό κέντρο βάση του συγκεκριμένου νόμου θα λειτουργήσει στο Θριάσιο Αττικής και την ολοκλήρωση της επένδυσης (120 εκ. €) καθώς και τη μελλοντική διαχείρισή του, έχει αναλάβει η εταιρεία 'Εμπορευματικά Κέντρα ΑΕ', η οποία είναι

¹² Οι όροι του δανείου είναι ιδιαίτερα ευνοϊκοί. Συγκεκριμένα η διάρκειά του είναι 25 έτη, με περίοδο χάριτος τα 7 έτη, χαμηλό επιτόκιο και χορηγείται χωρίς την εγγύηση του Ελληνικού Δημοσίου πράγμα που σημαίνει ότι δεν συνυπολογίζεται στο Δημόσιο χρέος. Επίσης οι δαπάνες που καλύπτει η ΕΤΕ καλύπτουν όλο το φάσμα της υλοποίησης των απαραίτητων έργων καθώς επίσης και τη χρηματοδότηση πλοίων για τη δημιουργία συνδέσεων μεταξύ λιμένων άγονων γραμμών (YEN,2005).

θυγατρική του ΟΣΕ. Από την άλλη οι διεργασίες μεταξύ κράτους και διαφόρων επενδυτών σχετικά με την ίδρυση και άλλων διαμετακομιστικών κέντρων εμπορευμάτων βρίσκονται σε εξέλιξη, ενώ είναι σίγουρο πως όπου αυτά λειτουργήσουν θα προσθέσουν ένα σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών (ΥΕΝ,2006:55 και ΟΣΕ.gr, 2007) .

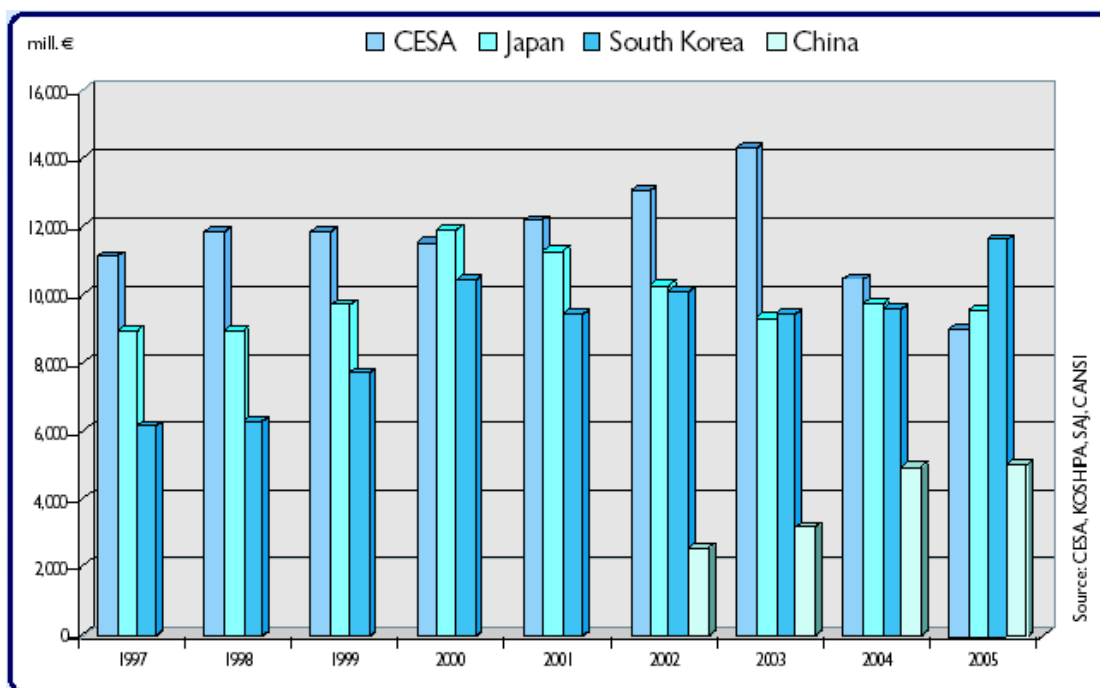
11. Ναυπηγοεπισκευαστικός Τομέας

Ως ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία (NEB) ορίζουμε τον κλάδο εκείνο που είναι επιφορτισμένος με την κατασκευή, επισκευή και συντήρηση διαφόρων ειδών πλοίων και σκαφών, κυρίως μεταλλικών, καθώς επίσης και χερσαίων μεταλλικών κατασκευών μεγάλου μεγέθους (Ε.Υ.ΤΕ.ΠΟ.Α.,2003:21). Οι εξελίξεις στη NEB την τελευταία 20ετία υπήρξαν άκρως ενδιαφέρουσες τόσο σε παγκόσμιο όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Οι κυριότεροι παράγοντες οι οποίοι επηρέασαν τον κλάδο ήταν η ευρωπαϊκή νομισματική ενοποίηση, το άνοιγμα των οικονομιών των χωρών της Ανατολής, η ραγδαία τεχνολογική πρόοδος καθώς και η αύξηση του παγκόσμιου στόλου (CESA,2006:1-8 & CESA,2005:1-7).

Αναλυτικότερα η παγκόσμια παραγωγή της NEB για το 2005 ανήλθε σε 2.045 νέα σκάφη συνολικού βάρους 29 εκ. cgt. Ο αριθμός αυτός είναι σαφώς αυξημένος από το 2004, έτος κατά το οποίο η παραγωγή ανήλθε σε 1.729 νέα σκάφη συνολικού βάρους 25,5 εκ. cgt. Το αξιοσημείωτο είναι πως από τη συνολική παραγωγή σκαφών για το έτος 2005 το 80% πραγματοποιήθηκε σε χώρες της Ανατολής και συγκεκριμένα στην Κίνα, την Ιαπωνία και τη Ν. Κορέα, ενώ τα ναυπηγεία των χωρών της ΕΕ κατέχοντας ένα μερίδιο της τάξης του 13% επί της παγκόσμιας παραγωγής, παραμένουν οι μοναδικοί ανταγωνιστές των παραπάνω χωρών (CESA,2006:6 & CESA,2005:6).

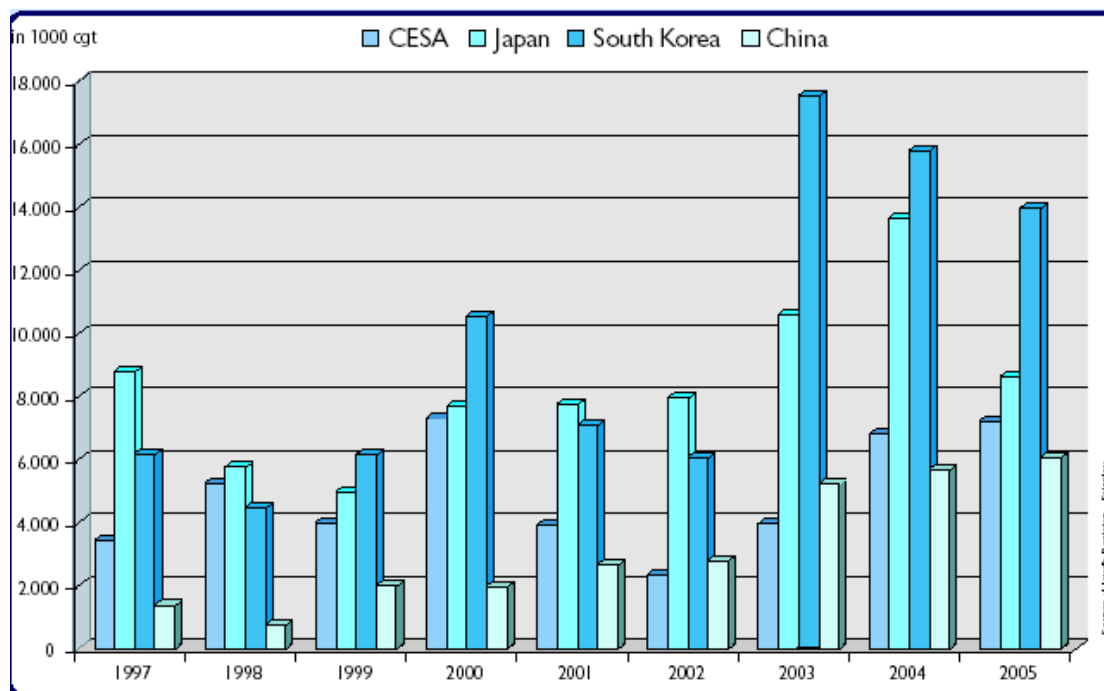
Τα δύο διαγράμματα που παρουσιάζονται παρακάτω απεικονίζουν με τον καλύτερο τρόπο την κατάσταση που επικρατεί στην παγκόσμια NEB με την είσοδο των χωρών της Ασίας στο παιχνίδι.

Το πρώτο διάγραμμα απεικονίζει τις επιδόσεις της NEB εκφρασμένες σε εκ €. Από το διάγραμμα καθίσταται σαφής η άνοδος της Κίνας η οποία μπήκε στο παιχνίδι μόλις το 2002 και η πτώση των ευρωπαϊκών NE επιδόσεων οι οποίες για πρώτη φορά μετά από πέντε χρόνια είναι μικρότερες από αυτές της Ν. Κορέας.



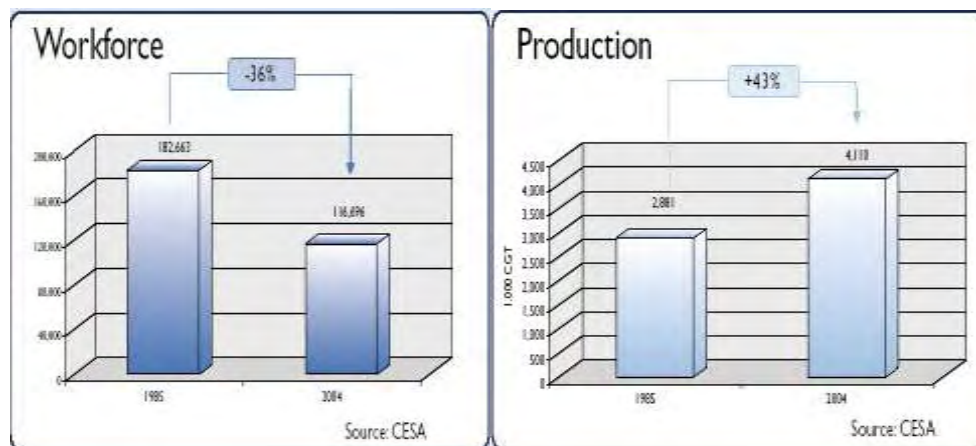
Διάγραμμα 9:Επιδόσεις της NEB 1997-2005(Πηγή: CESA)

Το δεύτερο διάγραμμα εκφράζει τις συμφωνίες για την κατασκευή νέων σκαφών που κάθε NE μονάδα είχε κλείσει ανά έτος. Εδώ γίνεται εμφανέστατη η αρνητική επιρροή που είχε η νομισματική ενοποίηση για τη NEB στην Ευρώπη κατά την τριετία 2001-2003, αφού η ισοτιμία του ευρώ έναντι του δολαρίου και του γεν έσπρωχνε τις επενδύσεις κατασκευής νέων σκαφών σε χώρες εκτός ΕΕ.



Διάγραμμα 10: Συμφωνίες για την κατασκευή νέων πλοίων 1997-2005(Πηγή: CESA,)

Παρά τις διεθνείς πιέσεις και την ύφεση που παρατηρήθηκε στην ευρωπαϊκή NEB τα μηνύματα είναι θετικά. Η ΕΕ με κατευθυντήριες αρχές την είσοδο νέων τεχνολογιών στην παραγωγή και την εξειδίκευση σε συγκεκριμένες κατηγορίες σκαφών (κρουαζιερόπλοια, fast ferries, σκάφη υψηλής τεχνολογίας κ.α.) και σε συνδυασμό με την ύφεση των πιέσεων που δεχόταν η ευρωπαϊκή οικονομία από το δολάριο κατάφερε να παραμείνει ένας ισχυρός ανταγωνιστής στο παγκόσμιο γίγνεσθαι, έχοντας μετά το 2003 σταθερά αυξημένες επιδόσεις στη NEB. Θυσία αναπόφευκτη όμως για την αύξηση της ανταγωνιστικότητας της NEB της Ε.Ε. αποτέλεσε το εργατικό δυναμικό που απασχολούταν στον κλάδο, αφού όπως δείχνει και το παρακάτω διάγραμμα την περίοδο 1985-2004 οι απασχολούμενοι μειώθηκαν από 182.663 σε 116.696 (CESA,2005:4-5).



Διάγραμμα 11: Εργατικό δυναμικό και συνολική παραγωγή Ευρωπαϊκής NEB 1995-2004(Πηγή: CESA)

Οι εξελίξεις στην Ελλάδα δεν θα λέγαμε ότι είναι εφάμιλλες με αυτές της υπόλοιπης ΕΕ αφού η ελληνική NEB διέρχεται μια παρατεταμένη κρίση. Πριν να εξετάσουμε την κατάσταση στη οποία βρίσκεται σήμερα ο κλάδος θα ήταν σκόπιμη μια σύντομη ιστορική αναδρομή.

Η σύγχρονη NEB εμφανίζεται στην Ελλάδα το 1956 με την ίδρυση της «Ελληνικά ναυπηγεία Α.Ε.»(Σκαρामαγκάς), ύστερα από σύμβαση του Ελληνικού Δημοσίου και του εφοπλιστή Σταύρου Νιάρχου. Κατά τη διάρκεια της δικτατορίας ιδρύθηκαν άλλες τρεις NEB (Ελευσίνα, Χαλκίδα και Σύρος). Η NEB σε συνδυασμό με την άνθιση των θαλάσσιων μεταφορών αποτελούσε ένα κλάδο πολύ δυναμικό για την ελληνική οικονομία, με τεράστιες επιδόσεις. Όλα αυτά όμως μέχρι το 1982, χρονιά κατά την

οποία εκδηλώθηκε η ναυτιλιακή κρίση. Τα ελληνικά ναυπηγεία που στο μεταξύ είχαν περάσει στα χέρια του κράτους άρχισαν να χάνουν τη δύναμή τους. Η έλλειψη ορθολογικών πολιτικών, η απουσία οργάνωσης και τεχνολογικής υποδομής, σε συνδυασμό με την ανάπτυξη της NEB σε χώρες της Ανατολής, όπως η Ιαπωνία και η Κορέα, αποτέλεσαν τις κύριες αιτίες για την εξέλιξη αυτή. Η καθοδική πορεία συνεχίστηκε, ενώ με την είσοδο της δεκαετίας του '90 σημαντικό μερίδιο αγοράς απωλέσθηκε από τη χώρα μας μεταφερόμενο προς χώρες του πρώην σοσιαλιστικού μπλοκ (Ουκρανία, Πολωνία, Ρουμανία), αλλά και προς την Τουρκία η οποία μπόρεσε δυναμικά στον κλάδο.

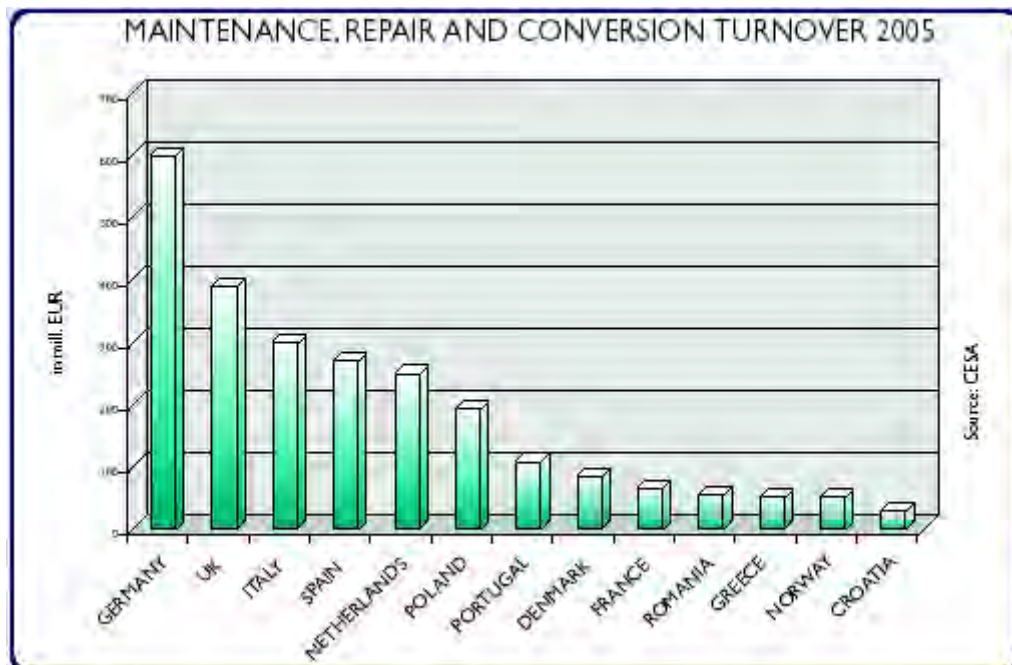


Εικόνα 26: Η ΝΕ Ζώνη Περάματος (Πηγή: Oip.gr)

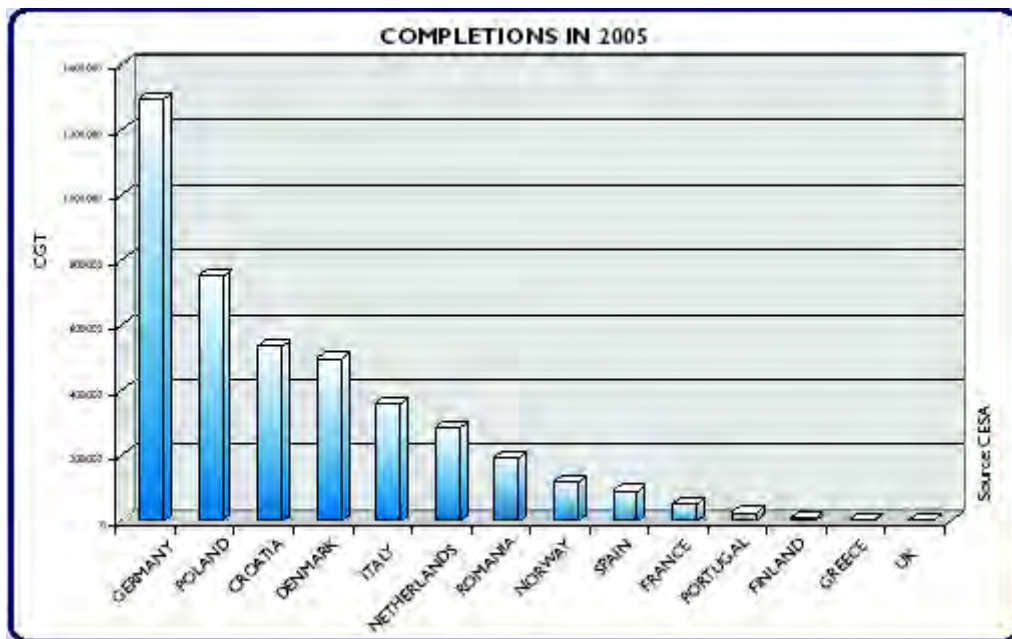
Η σημερινή κατάσταση βρίσκει τον κλάδο σε μια παρατεταμένη ύφεση, λαμβάνοντας υπόψη ότι η κρίση που διέρχεται είναι μια κρίση που προέρχεται από τα διαρθρωτικά και εκσυγχρονιστικά προβλήματα που αντιμετωπίζει ο κλάδος, σε αντίθεση με την κρίση του '82 που χαρακτηρίζεται ως κρίση αγοράς. Οι σημερινές NEB διακρίνονται σε δύο μεγάλες κατηγορίες. Η πρώτη περιλαμβάνει τα μεγάλα ναυπηγεία (Σκαρμαγκά, Ελευσίνια, Νεώριο, Χαλκίδα και Ναυσι), στα οποία πραγματοποιείται ο μεγαλύτερος κύκλος εργασιών, απασχολείται το μεγαλύτερο εργατικό δυναμικό και διαθέτουν την πιο μεγάλη υποδομή. Στη δεύτερη κατηγορία ανήκουν μονάδες σαφώς μικρότερες της πρώτης, με μικρότερες και πολλές φορές ούτε καν ιδιόκτητες υποδομές και με φανερά μικρότερο κύκλο εργασιών. Οι μονάδες τέτοιου είδους συναντώνται κυρίως στη ΝΕ ζώνη Περάματος ενώ πολλές από αυτές χρησιμοποιούν για τη δραστηριοποίησή τους τις εγκαταστάσεις του 'ΟΛΠ' (Ε.Υ.ΤΕ.ΠΟ.Α., 2003:21-34).

Τα ναυπηγεία πλέον ανήκουν σε ιδιώτες ενώ οι κυρίαρχοι του παιχνιδιού είναι οι εταιρείες 'Hellenic Shipyards S.A.' 'Elefsis Shipyards' και 'Neorion Syros Shipyards', οι οποίες συμμετέχουν στο EENB (Ενωση Ελληνικών Ναυπηγοεπισκευαστικών

Βιομηχανιών) και εκμεταλλεύονται τα ναυπηγεία Σκαρामαγκά, Ελευσίνας και Σύρου αντίστοιχα. Οι κύριες λειτουργίες των παραπάνω NEB έχουν να κάνουν με την κατασκευή μεταλλικών χερσαίων υποδομών, με την κατασκευή μικρών σχετικά σκαφών, με την συντήρηση και επισκευή σκαφών, ενώ η λειτουργία της κατασκευής μεγάλων πλοίων τείνει να εκλείψει από τη χώρα μας. Χαρακτηριστικό πάνω σε αυτό είναι το γεγονός ότι από τα 300 σκάφη ελληνικών συμφερόντων που κατασκευάζονται αυτή τη στιγμή παγκοσμίως, κανένα δεν έχει ανατεθεί σε ελληνικό ναυπηγείο. Τα ελληνικά ναυπηγεία δεν μπόρεσαν να κλείσουν κανένα συμβόλαιο κατασκευής εμπορικού πλοίου για το έτος 2006 ενώ, σημαντική ανάσα δίνεται σε αυτά με τις κατασκευές, επισκευές, ανακαινίσεις και συντηρήσεις των πλοίων του στόλου του Πολεμικού Ναυτικού. Στα διαγράμματα που ακολουθούν δίνεται μια εικόνα των επιδόσεων της Ελληνικής NEB. Στο πρώτο απεικονίζεται η σχετική κατάταξη της χώρας μας στο σύνολο της ΕΕ σχετικά με τις επιδόσεις μας σε λειτουργίες NEB, όπως η συντήρηση και επισκευή των πλοίων και η δεύτερη πιστοποιεί τη μηδενική παραγωγή εμπορικών πλοίων που επέδειξε η χώρα μας τη χρονιά 2005 (Ε.Υ.ΤΕ.ΠΟ.Α.,2003:21-34 και CESA,2005:55-56 και CESA,2006:57-59).



Διάγραμμα 12: Επιδόσεις NEB για κάθε χώρα της ΕΕ για το 2005 (Πηγή: CESA)



Διάγραμμα 13: Παραγωγή εμπορικών πλοίων στις χώρες της ΕΕ για το 2005 (Πηγή: CESA)

Οι πιέσεις από τις γείτονες χώρες της Μαύρης Θάλασσας συνεχίζονται και η ελληνική πλευρά προσπαθεί να μειώσει τα κόστη, ώστε να μπορέσει να επανακτήσει την ανταγωνιστικότητά της. Στο πλαίσιο αυτό εντάσσεται και η μεγάλη μείωση του μόνιμου εργατικού δυναμικού (η οποία όμως με την ανάληψη πρωτοβουλιών από τους ιδιώτες ιδιοκτήτες άρχισε σταδιακά να αντιστρέφεται με την ταυτόχρονη χρησιμοποίηση ημιαπασχολούμενων εργατών σε περιόδους αιχμής (CESA,2006:58 και E.Y.TE.ΠΟ.Α., 2003:10&33). Επιπλέον σταδιακά αρχίζει να διαφαίνονται προσπάθειες επενδύσεων στις υποδομές και μια τάση εξειδίκευσης σε κατασκευές. Χαρακτηριστικά αναφέρονται η επένδυση εκσυγχρονισμού εξοπλισμού και υποδομών στα ναυπηγεία Ελευσίνας ύψους 40 εκ.€ και η εξειδίκευση των ναυπηγείων Σύρου στην ναυπήγηση υπερπολυτελών επιβατικών σκαφών (super luxury yachts) (E.Y.TE.ΠΟ.Α.,2003:24-25).

Οι μεμονωμένες αυτές κινήσεις δεν αποτελούν παραταύτα τη λύση στο πρόβλημα. Οι αλλαγές που πρέπει να γίνουν στην NEB θα πρέπει να είναι διαρθρωτικές και δομικές. Η NEB πρέπει να αποκτήσει σοβαρή και μακροπρόθεσμη πολιτική και μια επαρκώς επεξεργασμένη πολιτική τοποθέτησης στην αγορά. Θα πρέπει επίσης να υπάρξει μια μεγάλη τομή στις δομές και στις μεθόδους παραγωγής της NEB, αφού αυτές στην ουσία παραμένουν σταθερές από τη δεκαετία του '60 (E.Y.TE.ΠΟ.Α.,2003:22). Οι επιχειρήσεις θα πρέπει να λειτουργούν υιοθετώντας το μοντέλο διοίκησης και λειτουργίας αντίστοιχων επιχειρήσεων του εξωτερικού εντάσσοντας στο

οργανογράμματά τους τμήματα μανάτζμεντ, μάρκετινγκ, ποιοτικού ελέγχου κ.α. (Μαυράκης,2001:76). Ιδιαίτερα όσο αναφορά την προώθηση του προϊόντος τους τα ελληνικά ναυπηγεία θα πρέπει να αναζητήσουν πιο ευέλικτους τρόπους προσέγγισης των δυνητικών τους πελατών, είτε βάζοντας στο παιχνίδι διάφορους πλοιομεσίτες είτε αναζητώντας μια διαφορετική προσέγγιση των πλοιοκτητών, η οποία θα συνοδεύεται από την παροχή κινήτρων για την επικείμενη συνεργασία με αυτούς (Μαυράκης,2001:81-83). Μόνο κάτω από αυτό το πρίσμα θα έχει αποτέλεσμα η προσπάθεια εξειδίκευσης και εκσυγχρονισμού των ελληνικών ναυπηγείων, αφού ακόμα και επενδύσεις υψηλού κεφαλαίου στις υποδομές είναι σίγουρο πως θα καταστούν αναποτελεσματικές, αν δεν συνδυαστούν με τις απαραίτητες αλλαγές στον τρόπο λειτουργίας και διοίκησης των ΝΕΒ. Τέλος σημαντική κρίνεται και η επιλογή των επενδύσεων που θα κινούνται στην κατεύθυνση της προστασίας του περιβάλλοντος, λαμβάνοντας υπόψη την ολοένα και περισσότερη αξία που αποκτά ο παράγοντας «περιβάλλον» στη διεθνή οικονομία.

12. Η Κινέζικη Πρόκληση

Το άνοιγμα της αγοράς της Κίνας υπήρξε αδιαμφισβήτητα ένα από τα πιο ενδιαφέροντα γεγονότα της νέας χιλιετίας. Το φαινόμενο αυτό, του οποίου τις προεκτάσεις ακόμα δεν είμαστε σε θέση να προβλέψουμε με ακρίβεια, έχει επιφέρει τεράστιες ανακατατάξεις στο παγκόσμιο οικονομικό και κατ' επέκταση κοινωνικό γίνεσθαι. Ενδεικτικό πάνω σε αυτό είναι το γεγονός πως από το 2003, η Κίνα αποτελεί το δεύτερο μεγαλύτερο εμπορικό εταίρο της ΕΕ και το αντίστροφο, ενώ η αξία των μεταξύ τους εμπορικών συναλλαγών ανερχόταν το 2004 σε 175 δις. € (Caroline Lucas, 2005:7).

Ένας από τους τομείς που εισέπραξε άμεσα και σε μεγάλη ένταση τις επιπτώσεις του παραπάνω γεγονότος αποτελούν οι διεθνείς μεταφορές και οι συνθετικές αυτών λειτουργίες. Οι εμπορικοί δρόμοι από και προς την Άπω Ανατολή οι οποίοι ήδη είχαν επιδείξει έντονη κινητικότητα με την έντονη δραστηριοποίηση της Ιαπωνίας και της Ν. Κορέας στο παγκόσμιο εμπόριο, αποκτούν νέες προοπτικές με την απελευθέρωση της κινέζικης αγοράς. Πρωταγωνιστικό ρόλο στη νέα αυτή κατάσταση είναι σίγουρο πως θα διαδραματίσουν οι διεθνείς λιμένες και περισσότερο οι ευρωπαϊκοί, ως κόμβοι υποδοχής των κινέζικων προϊόντων (Παρδάλη, 1997:33-34).

Οι νέες αυτές εξελίξεις είναι σίγουρο πως δεν αφήνουν αδιάφορη την ελληνική πλευρά. Η πλεονεκτική θέση της χώρας μας σε σχέση με τους θαλάσσιους δρόμους εισόδου των κινέζικων προϊόντων στην ευρωπαϊκή αγορά, προσδίδει μια νέα προοπτική στον μεταφορικό κλάδο της ελληνικής οικονομίας. Η κινητικότητα των ελληνικών φορέων γύρω από το θέμα χαρακτηρίζεται έντονη. Οι διαπραγματεύσεις μεταξύ της ελληνικής και κινέζικης μεριάς για τις προοπτικές και τους όρους συνεργασίας είναι συνεχείς, ενώ ο πρωθυπουργός της χώρας επισκέφτηκε την Κίνα ακριβώς για το συγκεκριμένο θέμα (Φαφούτης, 2006). Την ίδια στιγμή στο εσωτερικό της χώρας οι παρενέργειες του φαινομένου είναι ήδη ορατές. Οι διοικήσεις των λιμένων δίνουν «μάχες» για το ποια λιμάνια θα διαδραματίσουν πρωταγωνιστικό ρόλο στην είσοδο των κινέζικων προϊόντων, τα προγράμματα εκσυγχρονισμού των λιμένων προχωράνε με πιο γρήγορους ρυθμούς, ενώ οι εντάσεις στη λιμενική βιομηχανία αποτελούν ένα από τα κυρίαρχα θέματα της επικαιρότητας, με πρωταγωνιστές τους συλλόγους των λιμενεργατών, που νοιώθουν πως απειλούνται τα εργασιακά τους δικαιώματα από τις αλλαγές που αναπόφευκτα θα συντελεστούν στον τρόπο λειτουργίας των λιμένων, ώστε αυτοί να παραμένουν «φιλόξενοι» για την προσέλκυση

των κινέζικων φορτίων (Ψαραύτης,2006:1 και Express.gr,2007 και Greek shipping news,2007).

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να τονίσουμε πως η ενδεχόμενη δραστηριοποίηση κινέζικων εταιρειών στη χώρα μας δεν θα γίνει για πρώτη φορά. Η εταιρεία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ‘China Shipping Container Line’ (CSCL) είχε υπογράψει σύμβαση μεταφόρτωσης με τον ΟΛΠ για τα δυο έτη 2000 και 2001 ύστερα από επιβεβαιωμένες σκληρές διαπραγματεύσεις, η οποία όμως δεν ανανεώθηκε. Η συγκεκριμένη εταιρεία μαζί με την ‘COSCO’ είναι οι δύο μεγάλες κινέζικες εταιρείες οι οποίες έχουν επιδείξει σήμερα το πιο μεγάλο ενδιαφέρον για τη δραστηριοποίηση τους στη χώρα μας. Το κοινό χαρακτηριστικό των δύο παραπάνω εταιρειών είναι ότι τελούν υπό κρατική ιδιοκτησία, αλλά αυτό δεν εμποδίζει τον σκληρό μεταξύ τους ανταγωνισμό σε τοπικό και διεθνές επίπεδο.



Εικόνα 27: Container Ship της εταιρείας COSCO (Πηγή: Shipphoto.net)

Η ελληνική πλευρά βαδίζει πάνω σε ένα τεντωμένο σχοινί αφού από τη μία δέχεται πιέσεις από τις συγκεκριμένες εταιρείες για την παροχή όλο και ευνοϊκότερων όρων, οι οποίες γίνονται εντονότερες από την δυνατότητα δραστηριοποίησης των συγκεκριμένων εταιρειών σε ανταγωνιστικούς προς τη χώρα μας λιμένες, ενώ από την άλλη έχει να αντιμετωπίσει τις αντιδράσεις των συνδικάτων των λιμενεργατών που σχετίζονται με την προοπτική της ιδιωτικοποίησης των λιμενικών υπηρεσιών και την αντίδραση των ανταγωνιστών της ‘COSCO’ και της ‘CSCL’ οι οποίοι είναι σίγουρο πως θα αντιδράσουν σε κάθε είδους «ειδική τους μεταχείριση» από το ελληνικό κράτος. Σημαντική επίσης παράμετρο αποτελεί και το ποια λιμάνια θα επωφεληθούν συμμετέχοντας ενεργά σε αυτή τη συνεργασία. Τα λιμάνια που συγκεντρώνουν το

μεγαλύτερο ενδιαφέρον είναι αυτά του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης ενώ έχει εκδηλωθεί ενδιαφέρον και για το λιμάνι του Τυμπακίου στο Ηράκλειο της Κρήτης.



Εικόνα 28: Container Ship της εταιρείας CSCL (Πηγή: ibiblio.org)

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν σίγουρα και οι αλλαγές που θα επέλθουν στο θεσμικό πλαίσιο που διέπει την λιμενική βιομηχανία ώστε αυτή να μπορέσει να ανταποκριθεί στο νέο αυτό περιβάλλον. Καταρχήν θα πρέπει άμεσα να ξεκαθαριστούν οι προθέσεις της ελληνικής πολιτείας για τον τρόπο με τον οποίο θα λειτουργούν στο μέλλον οι λιμένες μας, και βάσει αυτής, να επέλθουν μια σειρά από τροποποιήσεις των ισχυόντων νόμων και κανονισμών που ορίζουν το καθεστώς λειτουργίας και παροχής υπηρεσιών στους ελληνικούς λιμένες. Ακόμα και αυτός ο διεθνής διαγωνισμός στον οποίο αναφερθήκαμε στο κεφ.10 για την παραχώρηση των προβλητών στα λιμάνια Πειραιά και Θεσσαλονίκης μπορεί να κηρυχθεί ανεφάρμοστος αν δεν τροποποιηθούν παλαιοί νόμοι όπως ο Ν. 1559/1950 του οποίου οι σχετικές διατάξεις ορίζουν συνοπτικά, πως «οποιαδήποτε λειτουργία στο λιμάνι του Πειραιά επιτρέπεται να επιτελείται μόνο απ' ευθείας από τον Οργανισμό και μόνο μέσω των εργαζομένων σε αυτόν». Από την άλλη το νέο θεσμικό πλαίσιο θα πρέπει από τη μία να βάζει τους λιμένες μας σε μία εκσυγχρονιστική πορεία καθιστώντας τους πιο ανταγωνιστικούς σε σχέση με τις νέες αυτές προκλήσεις, αλλά από την άλλη είναι απαραίτητη η διασφάλιση τόσο των προοπτικών ελεύθερου ανταγωνισμού στο εσωτερικό των λιμένων, όσο και της εξασφάλισης της κοινωνικής συνοχής με την προστασία στο μέγιστο δυνατό βαθμό των δικαιωμάτων των εργαζομένων της λιμενικής βιομηχανίας (Ψαραύτης, 2006:1-3 και Ψαραύτης, 2006:1-2 και Marinews, 2006 και Logistics-management, 2007 και Greek shipping news, 2007).



Εικόνα 29: Container Ship της εταιρείας MSC (Πηγή: ESPO)

Είναι λοιπόν ολοφάνερο πως η είσοδος των κινέζικων εμπορευμάτων στην ευρωπαϊκή αγορά ανοίγει νέες προοπτικές για την ανάπτυξη των ελληνικών λιμένων. Οι προσδοκίες καλώς ή κακώς από ελληνικής πλευράς είναι αυξημένες, ενώ τα ελληνικά λιμάνια αντιμετωπίζουν την κινέζικη πρόκληση ως ευκαιρία ανάπτυξης των υποδομών τους και αναστροφής της πτωτικής εμπορευματικής δραστηριότητας που αντιμετώπιζαν ορισμένα από αυτά τα τελευταία χρόνια. Το πλέον σίγουρο είναι πως οι οποιεσδήποτε κινήσεις των εμπλεκόμενων με την άσκηση της λιμενικής λειτουργίας φορέων θα πρέπει να διακρίνονται από εξαιρετική υπομονή, συνεχή και εις βάθος μελέτη του μεταβαλλόμενου εξωτερικού περιβάλλοντος και σοβαρή αντιμετώπιση των κοινωνικών προεκτάσεων του θέματος. Η υποδοχή των κινέζικων προϊόντων αποτελεί μεγάλη ευκαιρία για τη χώρα μας, ωστόσο η ανάπτυξη του εθνικού λιμενικού μας συστήματος θα πρέπει να συνεχιστεί απρόσκοπτα, ακόμα και έξω από το πρίσμα της ελληνοκινεζικής συνεργασίας. Καθώς λοιπόν το διεθνές περιβάλλον μεταβάλλεται και οι οικονομικές συγκυρίες δεν μπορούν εύκολα να προβλεφθούν, ο παράγοντας κλειδί για την επιβίωση και ανταγωνιστικότητα των λιμένων μας αναμφίβολα θα είναι ο βαθμός προσαρμοστικότητας τους στις νέες εξελίξεις.

13. Συμπεράσματα

Συνοψίζοντας τα παραπάνω, το βασικό συμπέρασμα που προκύπτει, είναι πως η μεγάλη ανάπτυξη των διεθνών μεταφορών και ειδικότερα των συνδυασμένων καθιστούν τη λιμενική βιομηχανία ως ένα πεδίο έντονης δραστηριότητας και μεγάλων περιθωρίων ανάπτυξης. Κάτω από αυτό το πρίσμα οι όποιες πολιτικές και οι όποιες κινήσεις για την ανάπτυξη των ελληνικών λιμένων αποκτούν ένα νέο, διαφοροποιημένο σε σχέση με το παρελθόν και εξαιρετικά ενδιαφέρον περιεχόμενο. Τα βασικά συμπεράσματα για την κατάσταση των ελληνικών λιμανιών και τις προσπάθειες για την βελτίωση της ανταγωνιστικής τους θέσης συνοψίζονται στα εξής:

- Ο θαλάσσιος χαρακτήρας της χώρας μας καθιστά την εύρυθμη λειτουργία των λιμένων μας απαραίτητη προϋπόθεση για την εθνική συγκοινωνιακή μας συνοχή.
- Η διεκδίκηση συμμετοχής στις διεθνείς συνδυασμένες μεταφορές, απαιτεί πέρα από τον εκσυγχρονισμό των λιμενικών μας υποδομών και την ταυτόχρονη βελτίωση και ολοκλήρωση του σιδηροδρομικού και οδικού μας δικτύου.
- Απαραίτητη θεωρείται η εισαγωγή των νέων τεχνολογιών στις υποδομές και στις διαδικασίες εκτέλεσης των λιμενικών λειτουργιών, καθώς επίσης και η συνεχής κατάρτιση των απανταχού εργαζομένων στο λιμενικό κλάδο.
- Τα νέα δεδομένα που προήλθαν με το άνοιγμα της αγοράς της Κίνας αποτελούν μια τεράστια ευκαιρία για την τόνωση της λιμενικής μας βιομηχανίας. Ο εκσυγχρονισμός όμως των ελληνικών λιμένων θα πρέπει να συνεχιστεί απρόσκοπτα ακόμα και έξω από το πρίσμα της ελληνοκινεζικής συνεργασίας.
- Οι στατιστικοί δείκτες των παρελθόντων ετών με την εμπορική και επιβατική κίνηση των λιμένων καθώς και η όσο το δυνατόν καλύτερη εκτίμηση των μελλοντικών εξελίξεων πρέπει να αποτελέσουν τους οδηγούς για τη λειτουργική εξειδίκευση των λιμένων μας. Η εξειδίκευση είναι σίγουρο πως θα αυξήσει την συνολική ανταγωνιστικότητα των λιμένων μας, θα αμβλύνει τις αρνητικές επιπτώσεις του εσωτερικού λιμενικού ανταγωνισμού, ενώ θα καθιστά ευκολότερη την εφαρμογή της εκάστοτε εθνικής λιμενικής πολιτικής.
- Κρίνεται επιτακτική η αναδιάρθρωση του θεσμικού πλαισίου που αφορά την λιμενική βιομηχανία, με την ταυτόχρονη αναθεώρηση ή παύση παλαιών νόμων και κανονισμών που δυσχεραίνουν την εφαρμογή εκσυγχρονιστικών λιμενικών πολιτικών. Η λιμενική νομοθεσία πρέπει να διακρίνεται από το στοιχείο της ευελιξίας, ώστε να

δίνεται η δυνατότητα της άμεσης προσαρμογής του λιμενικού μας συστήματος στο συνεχώς μεταβαλλόμενο εξωτερικό περιβάλλον.

- Η εθνική λιμενική μας πολιτική θα πρέπει να διακρίνεται από μία συνέχεια και σταθερότητα ανεξάρτητα από τις οποιεσδήποτε αλλαγές στην πολιτική ηγεσία του ΥΕΝ. Ο γρήγορος ρυθμός εναλλαγής των διεθνών εξελίξεων δεν επιτρέπει το οποιοδήποτε πισωγύρισμα στην εκσυγχρονιστική πορεία των λιμένων μας.
- Η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στη λιμενική βιομηχανία, είτε ως φορέας υλοποίησης επενδύσεων των υποδομών και ανωδομών των λιμένων, είτε ως πάροχος διαφόρων λιμενικών υπηρεσιών είναι επιβεβλημένη αφού θεωρείται βέβαιο πως θα θέσει τους λιμένες σε πιο ανταγωνιστική βάση. Η είσοδος αυτή ωστόσο θα πρέπει να γίνει με προσεκτικά βήματα, με διαφανείς διαδικασίες που θα εξασφαλίζουν το καθεστώς του ελεύθερου ανταγωνισμού και με όρους οι οποίοι θα ωθούν την αναπτυξιακή προοπτική των λιμένων μας
- Η εφαρμογή της οποιασδήποτε πολιτικής στη λιμενική βιομηχανία θα πρέπει να εξετάζεται προσεκτικά και να συνοδεύεται από την απαραίτητη κοινωνική συναίνεση, ώστε να εκλείψουν οι εικόνες της σύγχρονης επικαιρότητας με τις συνεχείς διαμάχες μεταξύ κράτους και λιμενεργατών. Η ανάπτυξη των ελληνικών λιμένων είναι απαραίτητο να δημιουργήσει και όχι να καταργήσει θέσεις εργασίας.
- Απαραίτητος κρίνεται ένας εκ νέου χωροταξικός σχεδιασμός για τη λειτουργία των λιμένων ώστε να αμβλυνθούν τα προβλήματα λειτουργίας και επέκτασης των λιμανιών, καθώς επίσης και να μειωθούν τα εξωτερικά κόστη λειτουργίας των λιμένων, οι οποίοι στην πλειοψηφία τους περικλείονται από τους αστικούς ιστούς των πόλεων στις οποίες χωροθετούνται. Τα μεμονωμένα ‘Master Plan’ των λιμένων θα πρέπει να συντονίζονται υπό το πρίσμα ενός ενιαίου καθολικού σχεδιασμού.
- Επίσης σημαντικός αναπτυξιακός παράγοντας θεωρείται η ενσωμάτωση των ελληνικών λιμένων στα ευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών, η οποία σε συνδυασμό με μια επιθετική εμπορική ελληνική πολιτική στον ευρύτερο χώρο των Βαλκανίων και της Ανατολικής Μεσογείου θα παγιώσουν το διεθνή χαρακτήρα των λιμένων της χώρας μας.
- Προσεκτικές και θαρραλέες κινήσεις πρέπει να γίνουν επίσης και στο ΝΕ κλάδο της χώρας. Η ναυπήγηση της πλειοψηφίας των πλοίων ελληνικών συμφερόντων σε ναυπηγεία άλλων χωρών είναι ένα θέμα που πρέπει να απασχολήσει τους κρατούντες την εξουσία και σίγουρα δεν συνάδει με την πλούσια ναυπηγική ιστορία

της χώρας μας. Η παροχή κινήτρων σε επενδυτές του κλάδου από τη μία και στους πλοιοκτήτες και εν δυνάμει δέκτες των ναυπηγικών υπηρεσιών από την άλλη, είναι μόνο μια από τις κινήσεις που πρέπει απαραίτητα να γίνουν, ώστε να αποκτήσει και πάλι κινητικότητα ένας κλάδος που παραδοσιακά παρέχει απασχόληση σε ένα μεγάλο αριθμό εργατικού δυναμικού.

- Τέλος σημαντική και απαραίτητη είναι η συνεχής ενθάρρυνση από το κράτος για την συμμετοχή των λιμενικών φορέων στα ευρωπαϊκά προγράμματα και τις κοινοτικές πρωτοβουλίες ως μέσο απόκτησης εμπειριών και τεχνογνωσίας.

14. Παράρτημα

Λιμένες	2002		2003		2004		2005		Λιμένες
	Αριθμός πλοίων	Κ.Κ.Χ.	Αριθμός πλοίων	Κ.Κ.Χ.	Αριθμός πλοίων	Κ.Κ.Χ.	Αριθμός πλοίων	Κ.Κ.Χ.	
Σύνολο	484.915	453.263.850	513.599	512.634.231	546.643	575.238.305	561.330	589.427.691	Σύνολο
Άγιος Κήρυκος	642	1.601.305	476	998.967	742	2.143.028	577	1.992.709	Άγιος Κήρυκος
Άγιοι Θεόδωροι	773	4.255.115	958	4.889.903	1.204	4.993.651	1.217	4.914.977	Άγιοι Θεόδωροι
Αίγινα	8.219	5.647.678	12.263	6.513.775	14.606	7.227.772	13.279	8.447.723	Αίγινα
Αντίκυρα	580	773.657	429	533.789	348	521.535	514	574.272	Αντίκυρα
Βόλος	2.990	3.817.342	4.261	4.549.953	4.087	3.740.773	3.951	4.014.922	Βόλος
Γαύριο	1.566	4.403.600	2.266	6.189.743	2.883	7.798.680	2.860	8.433.924	Γαύριο
Ελευσίνα	3.683	7.308.988	3.686	6.376.781	3.184	5.473.603	3.217	5.056.968	Ελευσίνα
Ερμιόνη	258	83.315	2.245	257.825	2.269	245.759	2.139	296.450	Ερμιόνη
Ηγουμενίτσα	13.498	40.180.770	13.605	58.545.815	13.468	52.480.293	14.845	60.470.252	Ηγουμενίτσα
Ηράκλειο	1.910	11.458.180	2.020	11.662.713	1.926	11.778.986	2.115	11.754.957	Ηράκλειο
Θεσσαλονίκη	2.956	10.098.416	2.621	10.075.788	2.719	10.515.006	2.807	11.404.937	Θεσσαλονίκη
Θήρα	1.777	4.007.744	1.681	3.324.101	2.727	6.344.720	3.203	6.962.322	Θήρα
Ισθμία	268	640.257	255	622.306	262	502.100	243	432.621	Ισθμία
Ιτσα	493	431.709	401	376.068	389	250.019	496	460.716	Ιτσα
Καβάλα	3.258	1.466.161	4.087	1.865.353	4.126	2.088.992	4.479	2.007.430	Καβάλα
Καλύμνος	2.206	5.460.044	3.012	5.137.998	2.521	2.948.962	4.477	3.612.512	Καλύμνος
Καρλόβασι	987	2.220.025	687	1.662.788	1.105	2.705.180	1.064	3.188.196	Καρλόβασι
Κέρκυρα	10.399	12.922.303	9.635	23.372.684	10.662	18.292.263	11.407	16.863.312	Κέρκυρα
Κως	2.508	6.570.676	3.372	6.324.677	2.791	7.936.894	4.996	9.922.818	Κως
Λαρύμνα	1.863	1.334.543	3.024	2.033.654	3.378	2.299.671	3.410	2.329.434	Λαρύμνα
Λέρος	1.096	3.815.180	1.817	3.573.542	1.643	6.204.130	2.694	6.707.573	Λέρος
Μέγαρα	12.296	4.799.176	13.039	4.841.732	15.961	5.278.656	17.063	5.969.378	Μέγαρα
Μέθανοι	2.701	2.902.515	3.729	3.095.914	3.722	3.385.331	3.252	4.216.269	Μέθανοι
Μυκόνος	3.160	7.336.560	3.839	7.950.879	5.288	12.390.939	4.787	10.955.743	Μυκόνος
Μυτιλήνη	1.004	4.279.364	1.105	4.553.452	1.406	5.593.590	1.326	5.319.680	Μυτιλήνη
Νάξος	3.289	7.683.639	3.268	6.483.565	4.956	11.943.121	4.439	10.721.683	Νάξος
Πάρος	13.473	9.637.414	12.113	8.841.949	13.440	13.766.540	9.254	13.578.397	Πάρος
Πάτρα	2.814	25.129.025	4.073	39.179.958	3.153	31.013.304	3.778	35.986.537	Πάτρα
Πειραιάς	18.764	69.115.815	23.738	72.470.589	28.786	84.325.559	29.079	86.086.921	Πειραιάς
Ρόδος	5.252	2.158.430	8.527	2.572.364	13.086	4.926.185	13.416	4.193.674	Ρόδος
Ραφήνα	2.922	4.205.230	3.557	5.693.139	4.253	8.236.162	4.060	7.254.854	Ραφήνα
Ρόδος	1.886	5.002.344	3.307	5.024.095	2.280	5.616.709	3.626	7.071.580	Ρόδος
Σάμη	595	1.973.255	1.190	3.913.132	1.546	2.750.258	1.737	3.439.067	Σάμη
Σάμος (Βαθύ)	1.036	2.197.256	904	2.012.205	1.052	2.746.960	946	2.635.612	Σάμος (Βαθύ)
Σούδα (Χανιά)	957	6.107.141	1.698	7.767.809	1.224	7.376.607	1.154	6.242.590	Σούδα (Χανιά)
Σπείταες	2.129	572.996	5.588	990.422	6.401	2.476.643	6.451	1.320.697	Σπείταες
Σύρος	3.758	8.301.181	3.694	8.602.253	5.798	17.303.446	5.030	15.424.197	Σύρος
Τήνος	3.685	8.768.532	4.545	9.775.453	6.563	13.522.662	5.627	12.143.965	Τήνος
Υόρα	1.154	830.939	5.313	1.352.048	7.382	4.116.504	7.110	1.822.411	Υόρα
Χίος	2.089	6.629.610	1.887	6.674.623	2.408	8.060.651	2.218	7.640.566	Χίος
Λοιποί	340.021	147.136.420	335.684	151.950.417	340.898	173.916.461	352.987	177.655.125	Λοιποί

Σημείωση : Τα δεδομένα αναφέρονται στους κατάπλους φορτηγών, δεξαμενόπλοων και επιβατηγών πλοίων κάθε εθνικότητας, στους ελληνικούς λιμένες, ανεξάρτητα από την προέλευσή τους (το εσωτερικό ή το εξωτερικό), συμπεριλαμβανομένων και των κενών από φορτίο πλοίων, εφόσον κατέπλευσαν για την παραλαβή φορτίου ή επιβατών. Δεν περιλαμβάνονται τα πλοία που κατέπλευσαν για επισκευή, ανεφοδιασμό, λόγω ανωτέρας βίας κλπ., καθώς και τα τουριστικά και οθραϊκά πλοία. Από τα παραπάνω και επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία, περιλαμβάνονται όσα καταπλέουν από το εξωτερικό, καθώς και αυτά που εκτελούν ακτοπλοϊκές γραμμές, παρόμοιες μ' εκείνες που εκτελούνται από τα επιβατηγά πλοία.

Αν ένα πλοίο, κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού, προσεγγίσει σε περισσότερους από έναν λιμένες, ο κατάπλους του υπολογίζεται σε κάθε λιμένα προσεγγίσας.

ΚΚΧ=Κόροι καθαρίσ χωρητικότητας.

Πίνακας 1: Κατάπλοι πλοίων (ανεξαρτήτου ιδιότητας) στα κυριότερα λιμάνια της χώρας (Πηγή: ΕΣΥΕ)

Η Ανταγωνιστικότητα των Ελληνικών Λιμένων και οι Πολιτικές για την Ανάπτυξή τους
Νιαβής Σπύρος

α) Επιβάτες

Λιμένες	Αποβιβασθέντες				Επιβιβασθέντες			
	2002	2003	2004	2005	2002	2003	2004	2005
Σύνολο	13.124	14.905	17.306	17.937	13.124	14.905	17.306	17.937
Αίγινα	621	890	967	937	588	864	967	906
Ταυρο	195	232	239	311	178	229	298	306
Ηράκλειο	753	691	721	732	745	695	721	745
Μέδωνα	78	83	87	77	80	85	87	77
Μυκόνος	336	329	477	549	330	319	477	547
Μυτιλήνη	233	248	263	256	224	246	263	250
Πάρος	366	298	503	562	336	284	503	543
Πάτρα	109	212	195	186	122	216	195	189
Πειραιάς	4.251	4.625	5.222	5.049	4.387	4.625	5.222	5.284
Ρόδος	137	231	218	224	144	226	218	222
Ραφήνα	599	700	905	988	642	717	905	1.015
Ρόδος	233	201	261	413	236	213	261	400
Σάμη	70	159	177	161	68	165	177	180
Σούδα	402	517	520	519	484	484	520	489
Σπείρες	18	88	99	106	19	94	99	124
Σύρος	293	239	402	389	274	256	402	389
Τήνος	393	432	608	588	369	422	608	579
Υδρα	35	144	165	172	32	142	165	168
Χίος	183	207	203	222	183	203	203	217
Νοτιοί	3.819	4.378	5.015	5.496	3.778	4.420	5.015	5.327

σε χιλιάδες

β) Εμπορεύματα

Λιμένες	Εκφορτωθέντα				Φορτωθέντα			
	2002	2003	2004	2005	2002	2003	2004	2005
Σύνολο	37.586	41.820	40.174	37.471	37.586	41.820	40.174	37.471
Αίγινα	270	244	244	152	2.905	2.681	2.883	2.745
Αιόβει	620	468	423	454	770	817	618	584
Αντικυρα	445	585	435	648	3	6	28	25
Βόλος	3.615	3.738	3.343	3.261	2.698	2.732	2.438	2.776
Ελευσίνα	824	804	733	608	6.378	5.582	4.491	4.304
Ηράκλειο	2.179	2.476	2.771	2.826	584	546	543	568
Θεσσαλονίκη	2.695	2.358	2.234	1.864	1.298	1.401	2.123	2.107
Θήρα	111	116	140	140	11	10	19	18
Ιτέα	1	4	0	0	322	396	210	400
Λαμία	1.692	1.813	2.107	2.038	928	1.370	1.618	1.887
Λαύριο	495	552	615	440	110	70	116	409
Μέγαρα	325	240	225	188	219	207	258	311
Μύκονος	1.831	1.911	1.428	1.138	3.023	3.057	3.994	3.150
Πάρος	0	0	0	0	1.352	1.222	1.486	1.292
Πολιτικά (Εύβοια)	0	0	0	0	1.912	3.173	3.106	1.216
Ρίο	2.441	4.294	3.271	1.684	604	589	675	899
Χαλκίδα	328	284	280	404	14.531	17.975	16.168	14.779
Νοτιοί	19.624	21.935	21.927	21.626				

σε χιλιάδες μετρικούς τόνους

(1) Περιλαμβάνονται οι διακινηθέντες επιβάτες και τα μεταφερόμενα εμπορεύματα με αεροπλάνο και νηολογία.

Πίνακας 2: Ναυτιλιακή Κίνηση Ακτοπλοΐας (Επιβάτες και Εμπορεύματα) 2002-2005 (Πηγή: ΕΣΥΕ)

α) Επιβάτες

σε χιλιάδες

Λιμένες	Αποβιβασθέντες				Επιβιβασθέντες				Λιμένες
	2002	2003	2004	2005	2002	2003	2004	2005	
Σύνολο	1.505	1.471	1.236	1.321	1.363	1.311	1.111	1.209	Σύνολο
Άγιοι Θεόδωροι	626	610	474	510	527	486	394	433	Άγιοι Θεόδωροι
Αντίκυρα	169	182	149	154	145	166	139	144	Αντίκυρα
Βόλος	687	648	588	637	668	626	552	611	Βόλος
Ελευσίνα	0	0	0	0	0	0	0	0	Ελευσίνα
Θεσσαλονίκη	23	31	25	20	23	33	26	21	Θεσσαλονίκη
Ισθμία									Ισθμία
Ιτέα									Ιτέα
Καβάλα									Καβάλα
Μέγαρα									Μέγαρα
Μήλος									Μήλος
Πειραιάς									Πειραιάς
Ρίο									Ρίο
Χαλκίδα									Χαλκίδα
Λοιποί									Λοιποί

β) Εμπορεύματα

σε χιλιάδες μετρικούς τόννους

Λιμένες	Εκφορτωθέντα				Φορτωθέντα				Λιμένες
	2002	2003	2004	2005	2002	2003	2004	2005	
Σύνολο	50.861	52.350	51.938	50.764	21.806	26.025	24.448	25.670	Σύνολο
Άγιοι Θεόδωροι	6.654	6.420	6.626	7.300	1.996	2.425	2.252	2.799	Άγιοι Θεόδωροι
Αντίκυρα	675	581	498	529	541	421	477	439	Αντίκυρα
Βόλος	1.464	1.562	1.803	1.406	1.404	1.535	1.545	1.876	Βόλος
Ελευσίνα	7.130	6.844	5.723	4.835	1.926	2.640	2.531	2.824	Ελευσίνα
Θεσσαλονίκη	8.681	8.777	9.775	9.830	1.653	1.533	1.709	1.944	Θεσσαλονίκη
Ισθμία	1.703	649	598	582	66	78	61	59	Ισθμία
Ιτέα	2	9	71	0	793	734	424	1.006	Ιτέα
Καβάλα	553	481	473	510	335	371	361	357	Καβάλα
Μέγαρα	7.083	7.123	8.069	8.430	0	0	0	0	Μέγαρα
Μήλος	30	39	36	42	1.384	1.556	1.611	1.681	Μήλος
Πειραιάς	8.726	9.877	9.647	8.681	5.566	6.360	5.851	5.402	Πειραιάς
Ρίο	198	229	169	136	312	392	393	503	Ρίο
Χαλκίδα	1.482	1.377	1.370	1.174	138	54	73	83	Χαλκίδα
Λοιποί	6.480	8.382	7.080	7.309	5.692	7.926	7.160	6.697	Λοιποί

Πίνακας 3: Ναυτιλιακή Κίνηση (Επιβάτες και Εμπορεύματα) με το Εξωτερικό 2002-2005 (ΕΣΥΕ, 2007)

Η Ανταγωνιστικότητα των Ελληνικών Λιμένων και οι Πολιτικές για την Ανάπτυξή τους Νιαβής Σπύρος

Λιμένες	2001		2002		2003		2004		Λιμένες
	Αριθμός Πλοίων	Κ.Κ.Χ.	Αριθμός Πλοίων	Κ.Κ.Χ.	Αριθμός Πλοίων	Κ.Κ.Χ.	Αριθμός Πλοίων	Κ.Κ.Χ.	
Σύνολο	278.568	333.872.904	484.915	453.263.850	513.599	512.634.231	546.643	575.238.305	Σύνολο
Άγιος Κήρυκος	694	1.785.084	642	1.601.305	476	998.967	742	2.143.028	Άγιος Κήρυκος
Άγιοι Θεόδωροι	774	4.277.444	773	4.255.115	958	4.889.903	1.204	4.993.651	Άγιοι Θεόδωροι
Αίγινα	12.754	6.431.097	8.219	5.647.678	12.263	6.513.775	14.606	7.227.772	Αίγινα
Αντικυρα	588	715.919	580	773.657	423	533.789	348	521.535	Αντικυρα
Βόλος	2.662	2.170.092	2.990	3.817.342	4.261	4.549.953	4.087	3.740.773	Βόλος
Γαύριο	2.000	5.752.783	1.566	4.403.600	2.268	6.189.743	2.883	7.798.680	Γαύριο
Ελευσίνα	3.777	7.309.148	3.683	7.308.988	3.686	6.376.781	3.164	5.473.603	Ελευσίνα
Ερμιόνη	265	315.665	258	83.315	2.245	257.825	2.269	245.759	Ερμιόνη
Ηγουμενίτσα	5.915	23.176.455	13.498	40.180.770	13.605	58.545.815	13.468	52.480.293	Ηγουμενίτσα
Ηράκλειο	1.817	9.659.168	1.910	11.458.180	2.020	11.662.713	1.926	11.778.866	Ηράκλειο
Θεσσαλονίκη	3.088	10.388.119	2.956	10.098.416	2.821	10.075.788	2.719	10.515.006	Θεσσαλονίκη
Θήρα	1.967	7.157.401	1.777	4.007.744	1.681	3.324.101	2.727	6.344.720	Θήρα
Ισθμία	269	720.732	268	640.257	255	622.306	262	502.100	Ισθμία
Ιτέα	450	484.328	493	431.709	389	376.068	389	250.019	Ιτέα
Καβάλα	1.208	1.183.542	3.258	1.466.161	4.087	1.865.353	4.126	2.088.992	Καβάλα
Καλύμνος	1.808	5.534.228	2.206	5.460.044	3.012	5.137.998	2.521	2.948.962	Καλύμνος
Καρλόβασι	870	1.876.229	987	2.220.025	687	1.662.788	1.105	2.705.180	Καρλόβασι
Κέρκυρα	4.429	8.377.693	10.399	12.922.303	9.635	23.372.694	10.662	18.292.263	Κέρκυρα
Κως	2.068	6.667.316	2.508	6.570.676	3.372	6.324.677	2.791	7.936.894	Κως
Λάριμνα	1.833	1.315.025	1.863	1.334.543	3.024	2.033.654	3.378	2.299.671	Λάριμνα
Λέρος	1.288	3.750.908	1.096	3.815.180	1.817	3.573.542	1.643	6.204.130	Λέρος
Μέγαρα	4.175	4.485.365	12.296	4.799.176	13.039	4.841.732	15.961	5.278.656	Μέγαρα
Μέθανο	3.029	2.920.128	2.701	2.902.515	3.723	3.095.914	3.722	3.385.331	Μέθανο
Μυκονός	1.094	8.008.591	3.160	7.336.560	3.839	7.950.879	5.288	12.390.839	Μυκονός
Μυτιλήνη	1.094	3.954.466	1.004	4.279.364	1.105	4.553.452	1.406	5.593.590	Μυτιλήνη
Νάξος	3.695	11.346.887	3.289	7.683.639	3.268	6.483.585	4.966	11.943.121	Νάξος
Πάρος	7.482	14.030.154	13.473	9.637.414	12.113	8.841.949	13.440	13.766.540	Πάρος
Πάτρα	2.715	15.132.136	2.814	25.129.025	4.073	39.179.958	3.153	31.013.304	Πάτρα
Πειραιάς	23.583	18.764	18.764	69.115.815	23.738	72.470.589	28.786	84.325.559	Πειραιάς
Πόρος	3.655	2.199.315	5.252	2.158.430	8.527	2.572.364	13.086	4.926.185	Πόρος
Ραφήνα	2.601	3.988.894	2.922	4.205.230	3.557	5.693.139	4.253	8.236.162	Ραφήνα
Ρόδος	2.143	4.683.083	1.896	5.002.344	3.307	5.024.095	2.280	5.616.709	Ρόδος
Σάμη	1.767	4.407.854	595	1.973.255	1.190	3.913.132	1.546	2.750.258	Σάμη
Σάμος (Βαθύ)	1.023	2.170.092	1.036	2.197.256	904	2.012.205	1.052	2.746.960	Σάμος (Βαθύ)
Σούδα (Χανιά)	566	1.852.981	957	6.107.141	1.698	7.767.809	1.224	7.376.607	Σούδα (Χανιά)
Σπείας	792	328.979	2.129	572.966	5.588	990.422	6.401	2.476.643	Σπείας
Σύρος	3.737	13.226.139	3.758	8.301.181	3.694	8.602.253	5.798	17.303.446	Σύρος
Τήνος	4.746	11.012.661	3.685	8.768.532	4.545	9.775.453	6.563	13.522.662	Τήνος
Υδρα	1.126	884.706	1.154	830.939	5.313	1.352.048	7.382	4.116.504	Υδρα
Χίος	2.001	5.678.685	2.089	6.629.610	1.887	6.674.623	2.408	8.060.651	Χίος
Λατοί	154.415	114.554.656	340.021	147.136.420	335.884	151.950.417	340.898	173.916.461	Λατοί

Πίνακας 4: Κατάπλοιο πλοίων(ανεξαρτήτου ιδιότητας) στα κυριότερα λιμάνια της χώρας 2001-2004 (Πηγή:ΕΣΥΕ)

Σ η μ ε ι ω σ η : Τα δεδομένα αναφέρονται στους κατάπλους φορηγών δεξαμενόπλοιοι και επιβατηγών πλοίων κάθε εθνικότητας, στους ελληνικούς λιμένες, ανεξάρτητα από την προέλευσή τους (το εσωτερικό ή το εξωτερικό), συμπεριλαμβανομένων και των κενών από φορτίο πλοίων, εφόσον κατέπλεον για την παραλαβή φορτίου ή επιβατιών. Δεν περιλαμβάνονται τα πλοία που κατέπλεον για επίσκεψη, ανεφοδιασμό, λόγω ανωτέρας βίας κλπ., καθώς και τα τουριστικά και οι θαλαμηγοί. Από τα πορθέματα και επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία, περιλαμβάνονται όλα τα κατέπλεον από το εξωτερικό, καθώς και αυτά που εκτελούν ακτοπλοϊκές γραμμές, παρόμοιες μ' εκείνες που εκτελούνται από τα επιβατηγά πλοία. Αν ένα πλοίο, κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού, προσεγγίσει σε περισσότερους από έναν λιμένες, ο κατάπλους του υπολογίζεται σε κάθε λιμένα προσεγγίσαις.

ΚΚΧ=Κάροι καθαρής χωρητικότητας.

α) Επιβάτες

Λιμένες	Αποβιβασθέντες				Επιβιβασθέντες			
	2001	2002	2003	2004	2001	2002	2003	2004
Σύνολο	13.862	13.124	14.906	17.306	13.862	13.124	14.906	17.306
Αίγινα	668	621	680	987	653	588	864	987
Γαύριο	200	195	232	288	248	178	225	288
Ηράκλειο	508	753	691	721	563	745	693	721
Μέθανο	77	83	87	87	80	80	85	87
Μυκόνος	363	336	329	477	368	330	319	477
Μυτιλήνη	131	233	248	263	143	224	246	263
Πάρος	400	366	398	503	400	336	284	503
Πάτρα	228	109	212	195	228	122	216	195
Περαία	3045	4.251	4.625	5.222	3.892	4.367	4.523	5.222
Πόρος	154	137	231	218	160	144	226	218
Ραφήνα	668	599	700	905	663	642	717	905
Ρόδος	202	233	201	281	205	236	213	281
Σάμη	108	70	159	177	108	69	169	177
Σούδα	190	402	517	520	168	389	484	520
Σπείριος	22	18	88	98	23	19	94	98
Σύρος	302	293	239	402	290	274	256	402
Τήνος	471	393	432	608	498	369	422	608
Υδρα	44	35	32	165	42	32	142	165
Χίος	133	163	207	203	125	183	203	203
Λοίποι	4861	3.819	4.378	5.015	4.778	3.778	4.420	5.015

β) Εμπορεύματα

Λιμένες	Εκφορτωθέντα				Φορτωθέντα			
	2001	2002	2003	2004	2001	2002	2003	2004
Σύνολο	34.678	37.696	41.820	40.174	34.678	37.696	41.820	40.174
Αίγινα Θεόδωροι	317	270	244	244	2.656	2.905	2.881	2.883
Ανδρέι	529	620	468	423	903	770	817	618
Αντικυρα	432	445	595	435	3	3	6	28
Βόλος	2.468	3.615	3.738	3.343	2.696	2.898	2.732	2.438
Ελευσίνα	1.027	924	804	733	5.590	6.378	5.582	4.491
Ηράκλειο	2.028	2.179	2.478	2.771	534	584	546	543
Θεσσαλονίκη	2.696	2.696	2.358	2.234	1.397	1.266	1.401	2.123
Θήρα	127	111	118	140	14	11	10	18
Ίτα	271	1	4	0	355	322	356	210
Λαμία	1.497	1.682	1.813	2.107	1.170	928	1.370	1.618
Λαύριο	513	495	552	615	1.170	928	1.370	1.618
Μέγαρα	199	325	240	225	205	219	207	258
Περαία	1.793	1.831	1.911	1.426	2.973	3.023	3.057	3.354
Πορταλάκι (Εύβοια)	0	0	0	0	1.330	1.332	1.228	1.486
Ρίο	586	2.441	4.294	3.271	2.035	1.912	3.173	3.108
Χαλκίδα	497	328	264	280	732	604	565	675
Λοίποι	19.840	19.624	21.905	21.927	11.908	14.531	17.975	16.168

(1) Περιλαμβάνονται οι δεκαμήνιες επιβάτες και τα εμπορεύματα με απώλεια και νηζυμολογία.

Πίνακας 5: Ναυτιλιακή Κίνηση Ακτοπλοΐας (Επιβάτες και Εμπορεύματα) 2001-2004 (Πηγή: ΕΣΥΕ)

Table 1: Seaborne transport - gross weight of goods handled in all ports

unit: million Tons	Total			% inwards	
	2004	2001	% change	2004	2001
FR FRANCE*	na	318	na	na	73%
GB UNITED KINGDOM	573	566	1%	60%	58%
IT ITALY	485	445	9%	70%	72%
NL NETHERLANDS	441	406	9%	77%	78%
ES SPAIN	373	315	18%	72%	73%
DE GERMANY	272	246	10%	62%	64%
NO NORWAY	198	na	na	33%	na
BE BELGIUM	188	174	8%	58%	61%
SE SWEDEN	167	153	10%	54%	54%
GR GREECE	158	122	29%	59%	60%
FI FINLAND	101	96	5%	55%	53%
DK DENMARK	100	94	7%	54%	55%
PT PORTUGAL	59	56	5%	73%	78%
LV LATVIA	55	57	-4%	6%	4%
PL POLAND	52	46	13%	32%	32%
IE IRELAND	48	46	4%	73%	71%
EE ESTONIA	45	40	11%	9%	9%
RO ROMANIA	41	28	47%	55%	53%
LT LITHUANIA	26	21	23%	17%	17%
BG BULGARIA	23	20	15%	59%	59%
SI SLOVENIA	12	9	32%	73%	73%
CY CYPRUS	7	6	19%	82%	75%
IS ICELAND	5	5	9%	66%	63%
MT MALTA	3	na	na	87%	na
Total	3,438	2,946	17%	61%	63%

Data ranked by 2004 total

* no data available at the time of publication

Source: Eurostat, Unit G5 - Transport Statistics database

Πίνακας 6: Θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων στην ΕΕ για τα έτη 2001 & 2004 (Eurostat,2005)

	1997		1998		1999		2000		2001*	
	inwards	outwards	inwards	outwards	inwards	outwards	inwards	outwards	inwards	outwards
EU-15	1 893.2	1 018.9	1 971.5	1 010.9	1 944.3	1 023.1	1 957.6	1 027.2	1 998.6	1 000.2
Belgium	100.0	61.6	110.9	60.1	102.5	63.1	110.9	68.4	107.0	67.2
Denmark	71.6	52.4	59.2	45.8	54.4	42.8	52.9	43.7	51.7	42.3
Germany	140.5	72.9	144.9	72.5	143.1	78.5	152.2	90.3	156.5	89.6
Greece	59.5	41.8	66.2	44.3	67.4	45.2	75.3	52.5	:	:
Spain	184.9	85.7	198.0	82.2	213.0	82.7	171.6	63.3	202.2	69.2
France	222.3	82.8	234.7	84.3	227.4	87.7	243.9	92.6	231.4	86.1
Ireland	25.6	10.8	28.7	11.3	30.7	12.2	31.7	13.6	32.6	13.2
Italy	321.7	137.5	335.2	140.4	327.8	135.1	315.2	131.5	318.4	126.4
Netherlands	313.2	89.0	320.0	85.4	304.2	91.5	315.9	90.0	317.3	88.5
Finland	39.1	36.2	39.0	37.5	38.1	39.3	41.1	39.6	50.7	45.4
Portugal	40.7	14.0	43.4	14.2	45.4	13.4	43.8	12.6	43.8	12.4
Sweden	79.0	70.9	85.2	70.5	83.4	73.0	86.8	72.5	82.9	69.9
United Kingdom	294.9	263.5	306.0	262.4	306.9	258.6	316.3	256.7	328.9	237.5

*Greece: 2000 data used for EU-15 calculation. For national and intra-EU transport, totals (inwards + outwards) will include some double-counting

Πίνακας 7: Θαλάσσιες μεταφορές: Φορτία (σε μτ) που διακινήθηκαν από τα μεγαλύτερα λιμάνια της ΕΕ ανά χώρα(Πηγή: Eurostat)

Table 13: Top-25 container shipping lines for selected dates

Situation as at 01/01/2005					Situation as at 01/01/2006					Situation as at 15/03/2007				
	ships	teu	share			ships	teu	share			ships	teu	share	
1	Maersk-Sealand	377	1,015,908	12.4%	Maersk Line	586	1,665,272	18.2%	Maersk Line	539	1,758,857	16.4%		
2	MSC	245	637,358	7.8%	MSC	276	784,248	8.6%	MSC	332	1,081,005	10.1%		
3	Evergreen Group	153	443,938	5.4%	CMA CGM Group	242	507,954	5.6%	CMA CGM Group	310	746,185	6.9%		
4	P&O Nedlloyd	155	428,666	5.2%	Evergreen Group	155	477,911	5.2%	Evergreen Group	166	566,271	5.3%		
5	CMA CGM Group	182	408,131	5.0%	Hapag-Lloyd Group	131	412,344	4.5%	Hapag-Lloyd	138	467,030	4.3%		
6	APL	99	310,745	3.8%	CSC	123	346,493	3.8%	CSC	135	417,337	3.9%		
7	Hanjin/Senator	77	283,664	3.5%	APL	104	331,437	3.6%	COSCO	131	391,527	3.6%		
8	NYK	103	278,893	3.4%	Hanjin/Senator	84	328,794	3.6%	NYK	127	353,832	3.3%		
9	COSCO	115	276,506	3.4%	COSCO	126	322,326	3.5%	Hanjin/Senator	87	345,037	3.2%		
10	CSC	105	253,999	3.1%	NYK	118	302,213	3.3%	APL	107	342,899	3.2%		
11	OOCL	65	218,140	2.7%	MOL	80	241,282	2.6%	OOCL	75	303,864	2.8%		
12	K-Line	73	207,584	2.5%	OOCL	65	234,141	2.6%	K-Line	88	283,076	2.6%		
13	ZIM	89	202,472	2.5%	CSAV Group	86	234,002	2.6%	MOL	93	281,447	2.6%		
14	MOL	64	199,558	2.4%	K-Line	75	227,872	2.5%	Yang Ming Line	82	253,104	2.4%		
15	CSAV Group	77	199,118	2.4%	ZIM	85	201,432	2.2%	CSAV Group	85	250,436	2.3%		
16	CP Ships Group	78		0.0%	Yang Ming Line	69	188,206	2.1%	ZIM	103	248,922	2.3%		
17	Hapag-Lloyd	50	190,000	2.3%	Hamburg-Süd Group	87	184,438	2.0%	Hamburg-Süd Group	96	222,907	2.1%		
18	Yang Ming Line	62	181,594	2.2%	HMM	39		0.0%	HMM	39	168,966	1.6%		
19	Hamburg-Süd Group	79	152,991	1.9%	PIL	101	134,362	1.5%	PIL	104	146,174	1.4%		
20	HMM	39	148,681	1.8%	Wan Hai Lines	68	114,346	1.3%	Wan Hai Lines	71	116,439	1.1%		
21	PIL	100	128,313	1.6%	UASC	32	74,004	0.8%	UASC	35	86,608	0.8%		
22	Wan Hai Lines	64	94,066	1.2%	IRIS Lines	58	53,512	0.6%	MISC	25	68,257	0.6%		
23	UASC	33	73,764	0.9%	RCL	41	48,604	0.5%	IRIS Lines	58	62,753	0.6%		
24	Delmas Group	51	61,066	0.7%	Grimaldi (Napoli)	36	44,363	0.5%	Grimaldi (Napoli)	66	58,859	0.5%		
25	IRIS Lines	56	53,532	0.7%	MISC	18	40,543	0.4%	RCL	39	46,466	0.4%		
Top-5		1,112	2,934,001	35.9%	Top-5	1,390	3,847,729	42.1%	Top-5	1,485	4,619,348	43.0%		
Top-10		1,611	4,337,808	53.1%	Top-10	1,945	5,478,992	60.0%	Top-10	2,072	6,469,980	60.2%		
Top-25		2,591	6,448,687	78.9%	Top-25	2,885	7,500,099	82.1%	Top-25	3,131	9,068,258	84.4%		
TOTAL		5,107	8,168,396	100%	TOTAL	5,380	9,136,632	100%	TOTAL	5,768	10,747,128	100%		

Source: AIS-Alphaliner website (consulted on 15/03/2007)

Πίνακας 8: Οι 25 μεγαλύτερες εταιρείες μεταφοράς container στην ΕΕ (Πηγή: ESPO)

Η Ανταγωνιστικότητα των Ελληνικών Λιμένων και οι Πολιτικές για την Ανάπτυξή τους
Νιαβής Σπύρος

Table 53: Overview of dry bulk handled in European seaports (2005)

Port	tons	Port	tons
Antwerp	26,684,613	Valencia	6,360,690
Ghent	13,054,649	Almeria	6,306,756
Zeebrugge	1,718,655	Santander	5,139,651
Oostende	991,903	Cartagena	5,027,915
Belgium	42,449,820	La Coruña	4,437,796
Varna	7,373,893	Bilbao	4,261,135
Burgas	3,008,167	Barcelona	3,532,003
Bulgaria	10,382,060	Castellón	3,293,592
Enstedværkets Havn	3,501,770	Pasajes	3,273,904
Aalborg Portland	2,906,083	Avilés	3,082,737
Århus	2,852,271	Sevilla	2,813,380
Københavns Havn	2,071,110	Algeciras	2,652,267
Odense	2,045,933	Cádiz	2,557,444
Asnaesværkets Havn	1,273,502	Palma Mallorca	2,389,763
Esbjerg	1,081,997	Málaga	2,100,472
Fredericia (Og Shell-Havnen)	1,031,794	Santa Cruz de Tenerife	1,892,082
Aalborg	956,893	Las Palmas	1,785,378
Aabenraa	917,038	Alicante	1,667,539
Kolding	899,228	Molina de Segura	1,234,823
Rønne	886,485	Marín-Pontevedra	1,016,240
Randers	883,130	Vigo	692,535
Køge	848,680	Villagarcía (de Arosa)	578,413
Stadstrupværkets Havn	784,281	Other Spanish ports	155,656
Norjyllandsværkets Havn	657,111	Spain	113,651,418
Stigsnaesværkets Havn	551,134	Dunkerque	26,314,341
Other Danish ports	1,660,021	Marseille	15,363,075
Denmark	25,808,461	Nantes Saint-Nazaire	8,348,756
Hamburg	27,011,709	Rouen	8,040,885
Bremen, Blumenthal	6,450,257	Le Havre	4,848,293
Rostock	6,070,366	La Rochelle	3,266,933
Bützfleth	2,660,582	Bordeaux	2,648,341
Nordenham	2,402,055	Sète	1,768,116
Brake	2,169,433	Bayonne	1,569,330
Wilhelmshaven	1,902,812	Lorient	1,455,032
Wismar	1,715,976	Port Réunion (ex Pointe-des-Galets)	1,290,686
Brunsbüttel	1,100,480	Brest	1,041,243
Lübeck	969,895	Calais	827,004
Kiel	739,202	Port-la-Nouvelle	749,859
Flensburg	551,921	Guadeloupe (Guadeloupe)	723,138
Other German ports	1,195,886	Caen	592,521
Germany	54,940,574	Other French ports	1,132,204
Tallinn	6,975,427	France	79,979,757
Other Estonian ports	660,677	Taranto	25,453,936
Estonia	7,636,104	Ravenna	12,962,076
Limerick	9,140,956	Venezia	11,224,317
Dublin	1,904,046	Brindisi	6,339,720
Cork	1,572,570	Portovesme	4,514,519
Waterford	804,438	Savona - Vado	4,467,391
New Ross	603,558	Piombino	4,375,254
Other Irish ports	678,395	Genova	3,551,330
Ireland	14,703,963	Porto Torres	2,179,487
Volos	7,936,157	Trieste	2,130,276
Larymna	4,296,759	La Spezia	1,853,761
Thessaloniki	3,395,929	Ancona	1,548,162
Aliverio	3,291,121	Chioggia	1,537,450
Eleusina	2,969,907	Oristano	1,502,718
Milos Island	2,889,663	Bari	1,258,013
Almyros (Amaliapoli) Volou	2,506,300	Livorno	1,235,020
Chalkida	1,628,890	Monfalcone	1,060,197
Itea	1,405,638	Napoli	1,036,517
Antikyra	1,296,946	Civitavecchia	1,025,408
Politika (074)	1,205,320	Marina Di Carrara	1,015,161
Rio	1,134,524	Porto Empedocle	936,783
Kavala	1,067,136	Augusta	896,868
Heraklio	824,489	Pozzallo	853,816
Nafplio	657,636	Manfredonia	811,342
Igoumenitsa	652,925	Barletta	801,491
Other Greek ports	947,947	Salemo	761,102
Greece	38,107,287	Gaeta	604,005
Gijón	19,663,187	Porto Nogaro	500,279
Tarragona	11,915,749	Other Italian ports	2,885,393
Ferrol	8,289,625	Italy	99,321,792
Huelva	7,530,686		

Source: Eurostat

Πίνακας 9: Διαχείριση υγρών χύδην φορτίων στα λιμάνια της ΕΕ (2005) (Πηγή: ESPO)

Αρκτικόλεξο:

ΑΕΠ	ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΟ ΕΓΧΩΡΙΟ ΠΡΟΪΟΝ
BS PETrA	BLACK SEA PANEUROPEAN TRANSPORT AREA
ΓΓΛ&ΛΠ	ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
DWT	DEADWEIGHT TON(1DWT=1,016 TONNOI)
ECSA	EUROPEAN COMMUNITY SHIPOWNERS ASSOCIATIONS
ΕΕ	ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΝΩΣΗ
EENB	ΕΝΩΣΗ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΩΝ . ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΩΝ
EK	ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ
ESPO	EUROPEAN SEA PORTS ORGANIZATION
IMO	INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION
ISPS	INTERNATIONAL SHIP AND PORT SECURITY CODE
GT	GROSS TON (1GT=2831 M ³)
M.T.	ΜΕΤΡΙΚΟΙ ΤΟΝΟΙ
NE	ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ
NEB	ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ
NMA	ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ
ΟΣΕ	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ
RO-RO	ROLL ON-ROLL OF
ΣΕΜΠΟ	ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ
ΣΔΙΤ	ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ-ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ
TEU	TWENTY FOOT EQUIVALENT UNIT
ΥΕΝ	ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
XMT	ΧΙΛΙΑΔΕΣ ΜΕΤΡΙΚΟΙ ΤΟΝΟΙ

Κατηγορίες Φορτίων:

- **Ξηρά φορτία (dry cargoes):** χαρακτηρίζονται όλα τα στερεά φορτία εκτός των υγρών φορτίων.
- **Υγρά φορτία (liquid cargoes):** χαρακτηρίζονται όσα δεν είναι στερεά. Τα διάφορα χημικά αέρια φορτία, επειδή μεταφέρονται υγροποιημένα, ανήκουν σ' αυτή τη κατηγορία.
- **Ομοειδή φορτία (homogeneous cargoes) ή τα λεγόμενα "χύδην" ή "χύδην φορτία" (in bulk, ή bulk cargoes):** Χαρακτηρίζονται τα αποτελούμενα από το ίδιο προϊόν και μεταφέρονται χωρίς συσκευασία, όπως λέμε "χύμα".
- **Γενικά φορτία (general cargoes):** χαρακτηρίζονται συνήθως τα βιομηχανικά αλλά και γεωργικά προϊόντα που όμως μεταφέρονται συσκευασμένα σε σάκους (bag cargoes), ή εμπορευματοκιβώτια, ή δέματα κ.λπ.
- **Βαριά φορτία (heavy cargoes):** χαρακτηρίζονται τα "ξηρά φορτία" που καταλαμβάνουν όγκο μέχρι το πολύ 50 κυβικούς πόδες ανά τόνο βάρους.
- **Ελαφρά φορτία (light cargoes):** χαρακτηρίζονται τα "ξηρά φορτία" που καταλαμβάνουν όγκο πάνω από 50 κυβικούς πόδες ανά τόνο βάρους.
- **Συγκεκριμένο είδος:** χαρακτηρίζονται τα "ξηρά φορτία" και μάλιστα τα "ομοειδή φορτία" ανάλογα με το είδος αυτών π.χ. μεταλλεύματα (ore cargoes ή mineral cargoes), δημητριακά (grain cargoes), ξυλεία (timber cargoes), κ.ά. (Παράλληλ, 2001)

15. Βιβλιογραφία

Βιβλία - Άρθρα:

- Αραμπατζής Ευάγγελος & Κότιος Άγγελος (2002) *Η Ευρωμεσογειακή Εταιρική Οικονομική Σχέση Μετά τη Βαρκελώνη. Μερική Αποτίμηση των Οικονομικών Επιδράσεων*, Σειρά Ερευνητικών Εργασιών, **8**(8): 177-204
- B. S. Hoyle και D.A. Pinder, (1992) *European Port Cities In Transition*, London: Belhaven Press
- Chlomoudis I. Constantinos και Pallis A. Athanasios, (2002) *European Union Port Policy*, Αθήνα: Ellinika Grammata S.A.
- Γουλιέλμος Αλέξανδρος & Σαμπράκος Ευάγγελος, (2002) *Ακτοπλοΐα και Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων* Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε.
- Εργαστήριο Υποδομών, Τεχνολογικής Πολιτικής και Ανάπτυξης (ΤΜΧΠΠΑ) Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, (2003) *Διερεύνηση για τη Σκοπιμότητα και Χωροθέτηση Ναυπηγοεπισκευαστικής Αστικής Ζώνης στη Μαγνησία*, Βόλος: Ε.Υ.ΤΕ.ΠΟ.Α
- European Communities (2006), *Eurostat Energy, Transport and Environment Indicators-Data 1990-2004* Luxembourg Office for the official publications of the European Communities
- Μαυράκης Ιωάννης Α., (2001) *Οργάνωση και διοίκηση Ναυπηγείου* Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε.
- Μυλωνόπουλος Δημήτρης, (2004) *Ναυτιλία: Έννοιες- Τομές- Δομές*, Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε.
- Παρδάλη Αγγελική, (1997) *Οικονομική & Πολιτική των Λιμένων*, Αθήνα: Inerbooks
- Παρδάλη Αγγελική Ι., (2001) *Η λιμενική βιομηχανία στις προκλήσεις της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας και των ολοκληρωμένων μεταφορικών συστημάτων*, Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε.
- Skayannis D. Pantelis (2003) *Greece as the Transport Node in the Eastern Mediterranean*, Discussion Paper Series, **9** (27): 599-620
- YEN, (2006) *Εθνική Λιμενική Πολιτική*, Πειραιάς: YEN
- Χλωμούδης, Κωνσταντίνος, (2001) *Οργάνωση και διοίκηση λιμένων*, Πειραιάς: Τζεϊ και Τζεϊ Ελλάς

Κείμενα από το Διαδίκτυο :

- ΑΔΚ ΑΕ (2004) ‘Master plan Λιμένα Ραφήνας-Τεχνική Έκθεση’
<http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=27902> 5/1/2007
- Brie Andre (2006) ‘Port Package II - superfluous, antisocial, and economically Detrimental’, <http://www.andrebrie.de/english/2006/Port-Package-II.pdf> 10/1/2007
- Chlomoudis I. Constantinos και Pallis A. Athanasios (2002) ‘Investments in Transport Infrastructure in Greece’ <http://www.stt.aegean.gr/pallisEn.asp> , 13/1/2007
- Community of European Shipyards’ Association (2005) ‘Annual Report 2004-2005’ <http://www.cesa-shipbuilding.org> 11/12/2006
- Community of European Shipyards’ Association (2006) ‘Annual Report 2005-2006’ <http://www.cesa-shipbuilding.org> 11/1/2007
- Eranet.gr (2006) ‘Αναβολή για την υπόθεση του ΟΛΠ’
<http://www.hri.org/news/greek/eragr/2006/06-09-18.eragr.html> 23/4/2007
- ESPO (2007) ‘ESPO Annual Report 2005-2006’ <http://www.espo.be> 5/6/2007
- Euro-Mediterranean Conference (1995) ‘Barcelona declaration’
http://ec.europa.eu/external_relations/euromed/bd.htm 20/1/2007
- European Sea Ports Organization (2007) ‘Green Port 2007- Post Event Report’,
http://www.green-port.net/index.php?page_number=4 , 25/2/2007
- Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο (2006) ‘Λιμενικές υπηρεσίες: απόρριψη της πρότασης της Επιτροπής’,
http://www.europarl.europa.eu/news/expert/infopress_page/062-4336-017-01-03-910-20060113IPR04276-17-01-2006-2006-false/default_el.htm 17/2/2007
- Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο (2006) ‘Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ξαναβάζει φρένο στη φιλελευθεροποίηση των λιμενικών υπηρεσιών’
http://www.europarl.europa.eu/news/public/story_page/062-4584-016-01-03-910-20060123STO04583-2006-16-01-2006/default_el.htm 20/2/2007
- Express.gr (2007) ‘Ενδιαφέρον για νέες επενδύσεις από τη Maersk Line στον ΟΛΘ’
http://ironman.kapatel.gr/index.php?selida_id=1&article=92014&categ=7&lang_id=1
15/6/2007
- Express.gr (2007) ‘Το πόρισμα της ΓΣΕΕ αναμένουν οι λιμενεργάτες για εκχώρηση του ΟΛΠ’,

http://express.gr/index.php?selida_id=107&article=90658&categ=7&lang_id=1 ,
19/6/2007

- Greekshippingnews.gr (2007) 'Επανέρχεται η COSCO για ΟΛΠ και ΟΛΘ'
<http://www.greekshippingnews.gr/?q=node/148> 15/5/2007
- Greekshippingnews.gr (2007) 'Διάλογος κωφών για τα λιμάνια'
<http://www.greekshippingnews.gr/?q=node/184> 5/6/2007
- In.gr (2006) 'Το ΔΣ του ΟΛΠ ενέκρινε το διαγωνισμό ιδιωτικοποίησης του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων'
<http://www.in.gr/news/article.asp?lngEntityID=755288&lngDtrID=251> 17/12/2006
- Karachalis Nicolas και Kyriazopoulos Evangelos, (2006), 'Greek Port Cities in Transition: Regeneration Strategies, Waterfront Development and the Role of Cultural and Tourist Resources', <http://www.ersa.org/ersaconfs/ersa06/papers/714.pdf>,
28/1/2007
- Kerdos.gr (2005) 'Δεκαετής επένδυση 6 δισ. ευρώ για την ανάπτυξη των λιμανιών', <http://www.kerdos.gr> 20/12/2006
- Logistics-management.gr (2007) 'Η COSCO Αναζητά Πελάτες στην Ελλάδα'
<http://www.logistics-management.gr/article.php?ID=406> 3/6/2007
- Lucas Caroline (2005) 'Σχέδιο Έκθεσης Σχετικά με την Προοπτική Σύναψης Εμπορικών Σχέσεων Μεταξύ ΕΕ και Κίνας'
http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004_2009/documents/pr/567/567196/567196el.pdf 15/1/2007
- Μαραγκάκης Δ. Σπυρίδων (2006) 'Η Εκτίμηση της Αξίας του Ελληνόκτητου Εμπορικού Στόλου', <http://www.msmfull.aueb.gr/> , 15/1/2007
- Marco Polo Project (2007)
http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/index_en.htm 15/1/2007
- Marinews.gr (2006) 'Μαν. Κεφαλογιάννης: Πολιτικές για την Εμπορική Ναυτιλία 2004-07' <http://www.marinews.gr/article.asp?Newid=1987> 22/12/2006
- Marinews.gr (2007) 'Χάσανε την...μπάλα οι πολυεθνικές στα λιμάνια'
<http://www.marinews.gr/article.asp?NewID=2747> 20/5/2007
- Μυλωνόπουλος Δημήτρης (2006) 'Ο Παράγοντας Ασφάλεια στην Λειτουργία των Λιμένων', e-JST, 1 (3): 29-43, http://e-jst.teiath.gr/trito_teuxos.htm , 10/1/2007

- Νιτσόπουλος Σπυρίδων (2006) 'Η Ανανέωση του Στόλου Μεσογειακών Φορτηγών ως Στρατηγική Ανάπτυξης της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων' www.maritime.deslab.naval.ntua.gr/documents/ 15/3/2007
- Ose.gr (2007) 'Εμπορευματικά Κέντρα ΑΕ' <http://www.ose.gr/eCportal.asp?id=136&nt=18> 20/4/2007
- Pallis A. Athanasios & Vaggelas K. George (2005) 'Port Competitiveness and the EU Port Services' Directive: The Case of Greek Ports', Maritime Economics & Logistics, 2005, 7, (116–140) www.palgrave-journals.com/mel ,20/2/2007
- Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού (2006) 'Ετήσια Εκθεση ΠΕΠΕΝ για τους Λιμένες', <http://www.pepen.gr/> 10/1/2007
- Psaraftis N. Harilaos (2005) 'EU Ports: Quo Vadis?', ECONOMIST Shipping and Ports Forum, <http://www.maritime.deslab.naval.ntua.gr> , 20/12/2006
- Psaraftis N. H. (2005) 'EU Port Policy: Where Do We Go From Here?', Maritime Economics & Logistics, 2005, 7, (73-82), www.palgrave-journals.com/mel , 15/1/2007
- Reporter.gr (2006) ΟΛΠ: Προς αναβολή οδηγείται ο διαγωνισμός, προβλήματα από την απεργία http://www.reporter.gr/default.asp?pid=16&la=1&art_aid=43837 15/3/2006
- YEN (2005) 'Δελτίο Τύπου:3 δις € από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων για την ανάπτυξη των λιμένων της χώρας' egov.yen.gr/media/27861/0712603.doc 10/1/2007
- Φαφούτης Ξενοφώντας (2006) 'Τα Ελληνικά Λιμάνια και η Συνεργασία τους με τους Φορείς της Ανατολής Στηρίζουν την Ελληνική Οικονομία' www.Apodimos.com 20/3/2007
- Ψαραύτης Ν. Χαρίλαος (2006) 'Cosco ,China Shipping, Τυμπάκι: Χρυσή Νέα Εποχή Ή Κινέζικη Κατάρρα;', <http://www.maritime.deslab.naval.ntua.gr/documents/2006/ports/COSCO2.pdf> , 10/1/2007
- Ψαραύτης Ν. Χαρίλαος (2004) 'EU Ports: Quo Vadis?', www.maritime.deslab.naval.ntua.gr/documents 9/3/2007
- Ψαραύτης Ν. Χαρίλαος (2006) 'ΟΛΠ: Ο Δύσκολος Δρόμος της Ιδιωτικοποίησης', www.maritime.deslab.naval.ntua.gr/documents/2006/ports/efoplistis.pdf , 10/1/2007

- Ψαραύτης Ν. Χαρίλαος (2005) 'Προβλήτας 1: Το τέλος του ΟΛΠ όπως τον ξέραμε' www.maritime.deslab.naval.ntua.gr/documents 19/1/2007

Ιστοσελίδες:

- Εθνική Στατιστική Υπηρεσία, www.statistics.gr/ 5/3/2007
- Eurostat (2006) <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal> 20/5/2007
- <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/> 20/4/2007
- <http://www.euromedmarket.org/ingles/img/MAPA-DE-EUROPA.gif> 12/5/2007
- <http://www.ooae.org/images/hamburg.jpg> 10/6/2007
- <http://www.sp.nl> 10/5/2007
- Port-Net, www.port-net.net ,10/3/2007
- ΟΛΑ, <http://www.ola-sa.gr> 15/5/2007
- ΟΛΒ, www.port-volos.gr 20/2/2007
- ΟΛΕ, <http://www.yen.gr/yen.chnm?prnbr=25047> 10/1/2007
- ΟΛΗ, www.porthraklion.gr 10/1/2007
- ΟΛΗΓ, www.olig.gr 11/1/2007
- ΟΛΘ, www.thpa.gr 22/12/2006
- ΟΛΚ, www.portkavala.gr 10/1/2007
- ΟΛΚΕ, <http://www.yen.gr/yen.chnm?prnbr=24941> 10/1/2007
- ΟΛΛ, www.oll.gr 30/4/2007
- ΟΛΠ, www.patrasport.gr 25/2/2007
- ΟΛΠ, www.olp.gr 10/1/2007
- ΟΛΡ, www.rafinaport.gr 30/4/2007
- www.geocities.com 5/5/2007
- www.ibiblio.org 9/5/2007
- www.interreg-medocc.org/photos/050913123123.JPG 10/5/2007
- www.kykladesnews.gr/files/nautilia/big/port.jpg 20/5/2007
- www.sipphotos.net 10/5/2007
- www.thessalonikicity.gr 8/4/2007
- www.trail.liguria.com 5/5/2007
- www.volos-city.gr 7/3/2007